11e Année ø N° 494 — 50 Centimes — 7 Mars 1908 ø Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Championnat de France de Cross=Country.

COMMUNEAU

Capitaine de l'équipe du Stade Français et de l'épuipe de France.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ La Vie au Grand Air ◦ Éditions d'Art
90, Av. des Champs-Elysées, et 9, Av. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CYCLES ET AUTOMOBILES GLADIATOR
Direction et Usines au Pré-Saint-Gervais, (SEINE)
LA BICYCLETTE
Gladiator
NE CRAINT AUCUNE COMPARAISON
Demandez le Catalogue 1908, illustré par la photographie, qui vous sera adressé franco.

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taibout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction,

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner nº 283-41.

Automobile.

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.* (1775)

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie **CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle**
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

LA BENGALINE
est une excellente **Peinture-Émail** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"
Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure
Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque et le Nom **"CHRISTOFLE"** sur chaque pièce.

Semaine Comique, par Henriot

Les anges gardiens de l'A. G. A.
Munis d'un lazzo, ils détournent ainsi les pochards qui vont se fourrer constamment dans les roues des autos.

— Qu'est-ce qu-il y a, là-bas ?
— Six personnes écrasées par un fiacre.
— Du moment que c'est par un fiacre, ça n'est rien. Je ne suis furieux que quand c'est par un auto, car je suis l'ennemi des chauffeurs !

Les ballons-succursales des autobus.
— Complet à l'intérieur, mais à l'impériale, à volonté.

— L'auto ?... c'était trop cher... j'y ai renoncé, tous mes pneus crevaient comme des mouches...
— Vous n'aviez pas essayé des increvables pneus Gaulois ?
— On me les a signalés trop tard !

L'EMBROCATION
MICHEL DUPRÉ
Donne aux
MUSCLES
Force et Souplesse
Dissipe la FATIGUE
Guérit **EFFORTS, ENTORSES, CONTUSIONS**
M. DUPRÉ, phen, Château-du-Loir (Sarthe). Flac. 2.80, fco dom. 3.65, fco gare 3.40, demi-fl. 1.60, fco 1.95. **Dépôt Pharcies** Mons de sports et cycles. Paris, A. Tunmer.

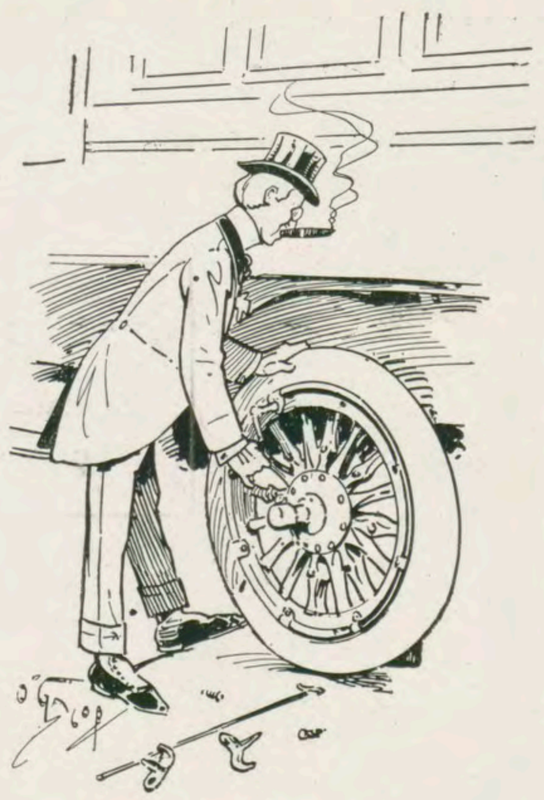
PARFUM
VIVITZ
LTD PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

ROSIERS
var. nain d'élite 8 frs
» » 16 »
» » 30 »
nco de tout frais avec
ructions pour culture
s toute la France.
'ALOGUES cont. plus de 100 gravures et renseig. précieux intéressant tous les amateurs de fleurs. *gratis*
EMEN & BOURG à LUXEMBOURG (Grand-Duché)
La plus importante ison du monde pr rosiers. Nos produits sont plus f rts s résistants et meilleur marché que partout ailleurs

LTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
, rue Hautefeuille, Paris (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

AUTOMOBILISTES ! PROFITEZ DE L'HIVER
POUR FAIRE MUNIR LES ROUES DE VOS VOITURES DE
JANTES AMOVIBLES MICHELIN

IL N'EN A PAS !...



IL EN A !..

DÉFIEZ-VOUS, Madame
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY.**
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

CHASSIS ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S G D G
28, Rue du Rocher, 28, PARIS

ÉPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr **BOURDAUX**, FLEURANCE (Gers).

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

7 Mars 1908 — N° 494
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

(Plaque Lumière.)

L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS

Le Championnat de France de cross-country, disputé dimanche dernier, au Stade de Colombes, a donné lieu à une arrivée des plus émotionnantes. Keyser, Ragueneau et Fayollat se sont livré un combat terrible pendant tout le parcours, n'arrivant pas à se lâcher. Tout à fait sur la fin, dans une dernière détente, Keyser parvenait à s'assurer la première place par trois mètres, sur Fayollat, qui précédait Ragueneau de la même distance. Alors que les deux premiers étaient très fatigués, le crack montrougien terminait très frais.

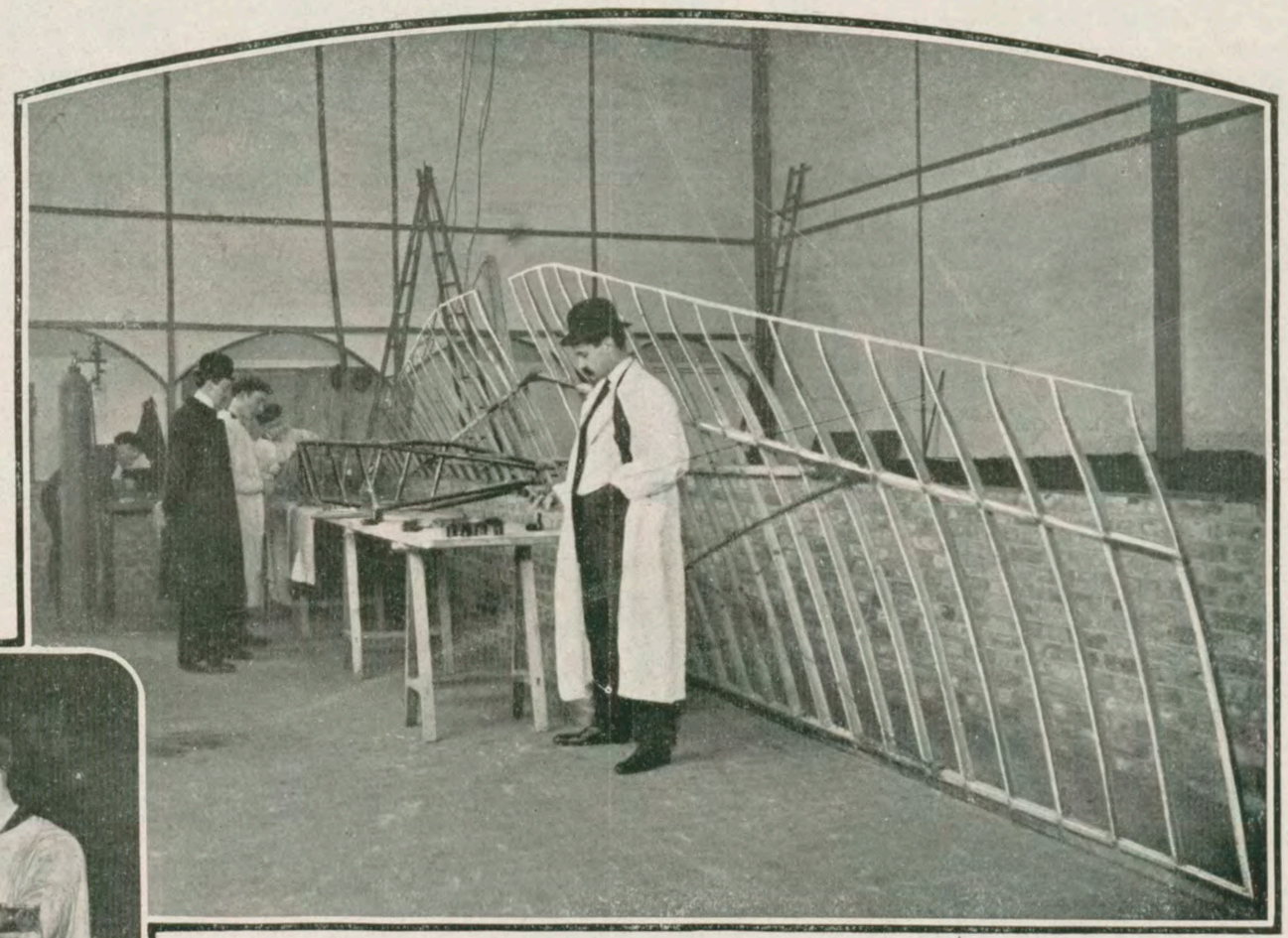
CEUX QUI VOLERONT EN 1908 [1] *(Suite)*

Par FRANÇOIS PEYREY

Notre collaborateur analysait dans le précédent numéro de glorieux aéroplanes ℰ Il termine aujourd'hui la revue des appareils d'aviation terminés ou en construction ℰ

Dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air*, nous avons étudié l'aéroplane Gastembide-Mengin, l'aéroplane Farman II et les aéroplanes Blériot. Nous allons, si vous le voulez bien, continuer notre revue des appareils actuellement à l'étude et que nous verrons peut-être d'ici peu voler au-dessus de nos têtes.

La construction de l'aéroplane Antoinette — elle est due au capitaine Ferber et à M. Levavasseur — est méthodique, soignée, méticuleuse, en un mot.



L'aéroplane d'Esnault-Pelterie.

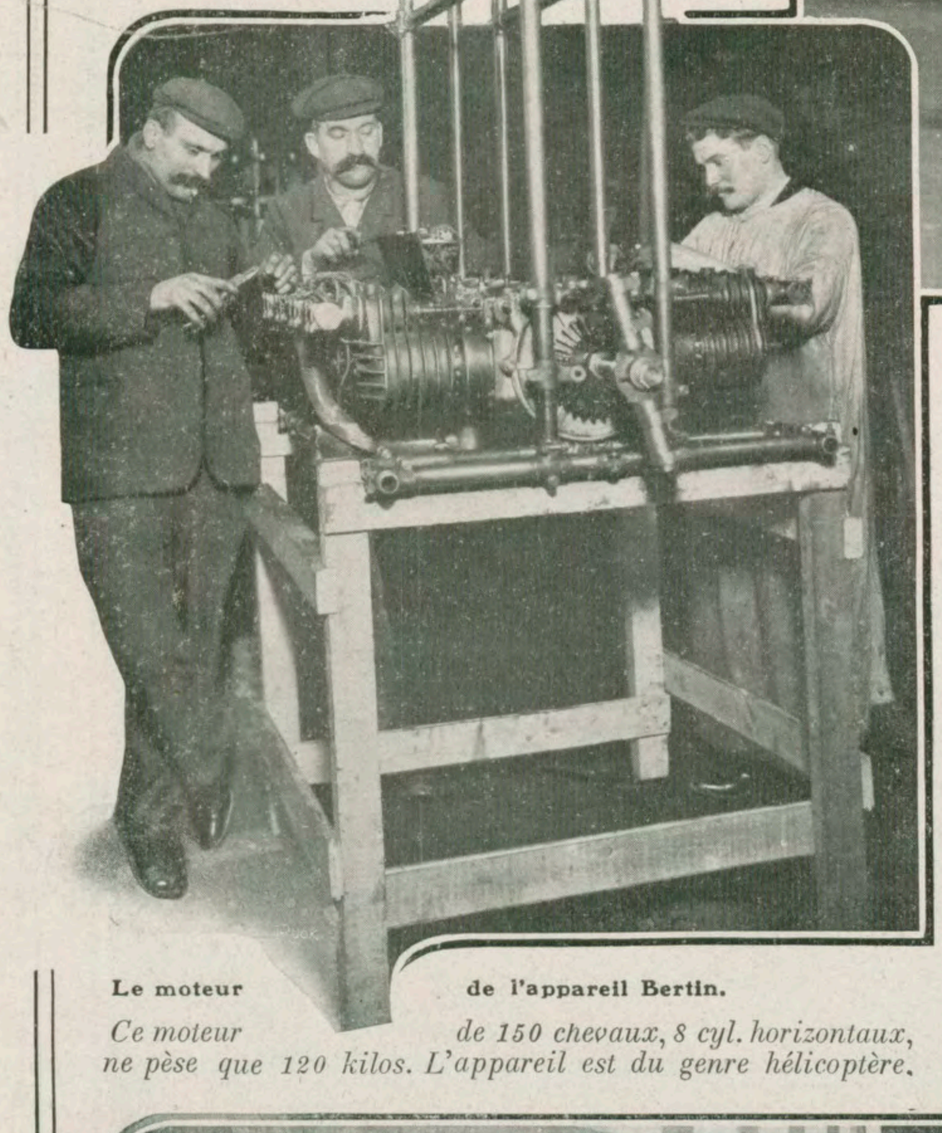
Fidèle au monoplan, Esnault-Pelterie construit, dans ses ateliers de Boulogne, deux modèles de 30 chevaux et deux de 60.

Ses débuts sont impatiemment attendus. Nous lui reprocherons la coquetterie de se faire par trop désirer.

Il comporte un corps longitudinal, sur lequel sont montées deux ailes fixes rigides, arrondies aux extrémités, et présentant au sens de la marche un profil à concavité inférieure demi-cylindrique dont le rendement aérodynamique a été trouvé, par les inventeurs, double au moins de celui des ailes à surface plane. La queue rigide porte des plans stabilisateurs horizontaux et latéraux. Un modèle non monté, lancé dans n'importe quelle position, a retrouvé toujours son équilibre et arrive à flotter sous des vitesses extrêmement réduites, descendues à 4 m. 50 par seconde, soit 16 kilom. 200 seulement à l'heure.

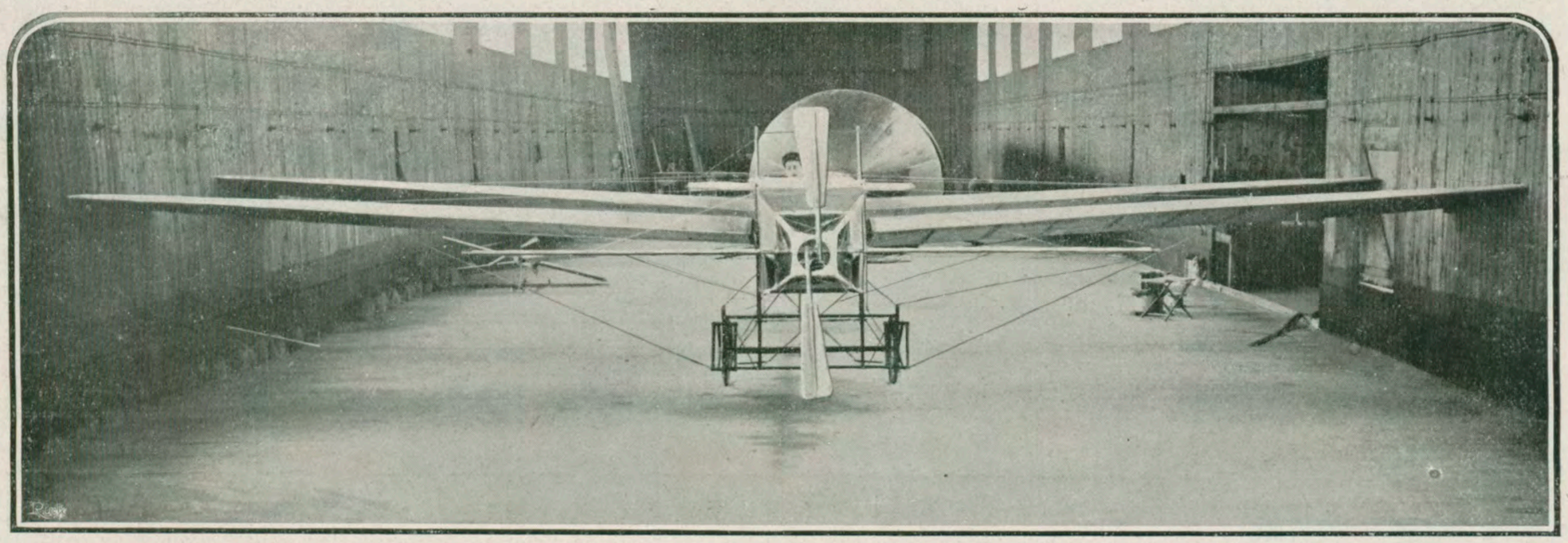
Les ailes se composent d'une armature entièrement triangulée, sans tendeurs ni raidisseurs, ni haubans, en pièce de frêne, assemblées aux angles par des goussets d'aluminium rivés au cuivre rouge et ligaturés. Un tel bâti est une merveille de solidité et de légèreté. Le monoplan, à deux places, piloté par le capitaine Ferber, et muni d'un moteur de 100 chevaux, 16 cylindres, actionnant une hélice de 2 m. 20 de diamètre et 1 m. 32 de pas, doit environ peser 500 kilos, en ordre de marche. Surface : 25 mètres carrés. Il évoluera au sol sur une seule roue. Vitesse de régime prévue : 60 kilomètres à l'heure.

Le capitaine Ferber est un apôtre convaincu de l'aviation, aussi convaincu — quel criterium ! — que M. E. Archdeacon. Depuis longtemps il préconise la machine volante. Il mérite que l'on formule à son endroit les vœux de réussite les plus sincères.



Le moteur de l'appareil Bertin.

Ce moteur de 150 chevaux, 8 cyl. horizontaux, ne pèse que 120 kilos. L'appareil est du genre hélicoptère.



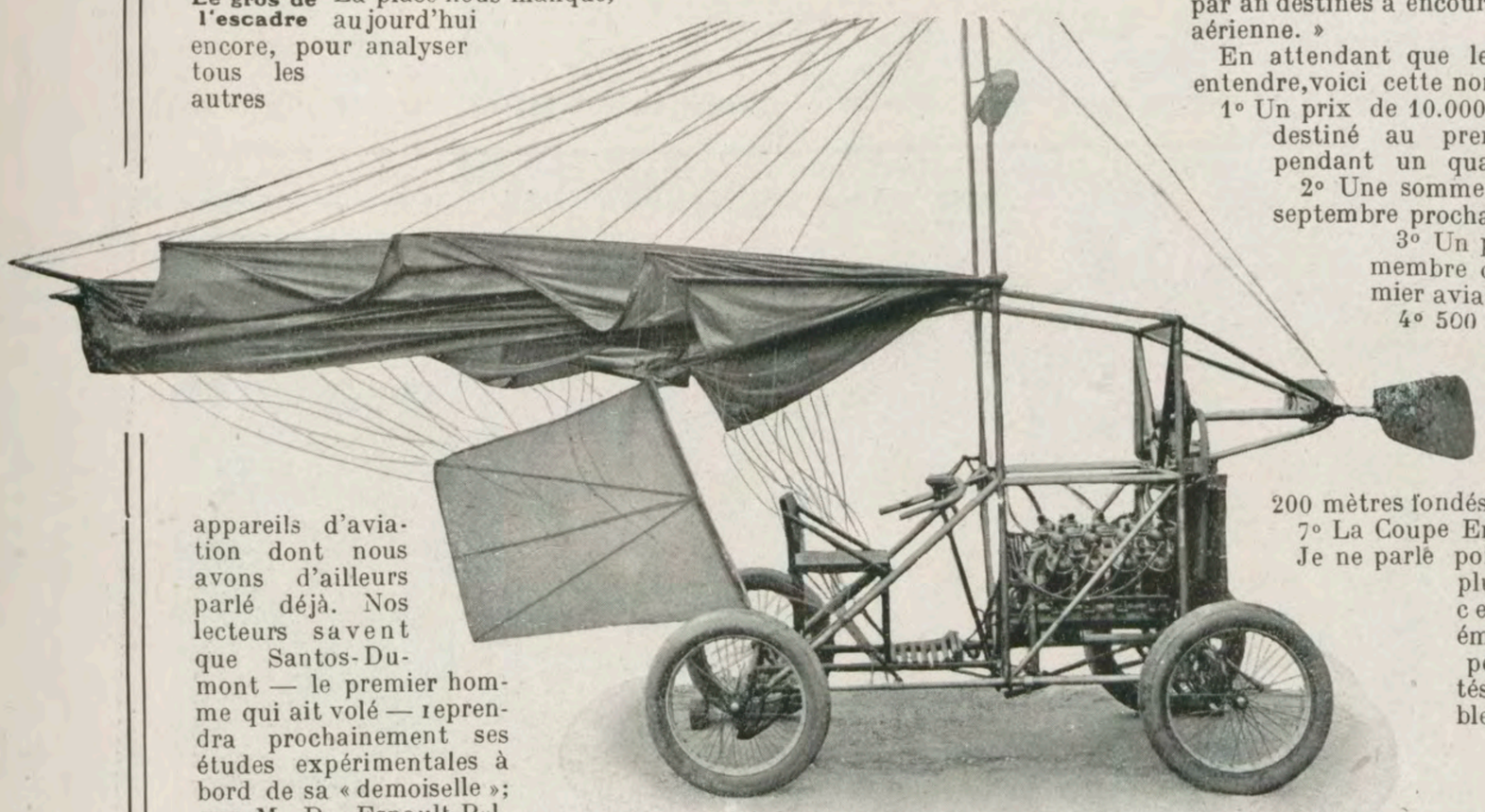
L'aéroplane Kapferer.

Cet appareil à deux paires d'ailes, placées l'une derrière l'autre, portera à l'avant un moteur de 35 chevaux, 7 cylindres, qui ne pèse que 52 kilos.

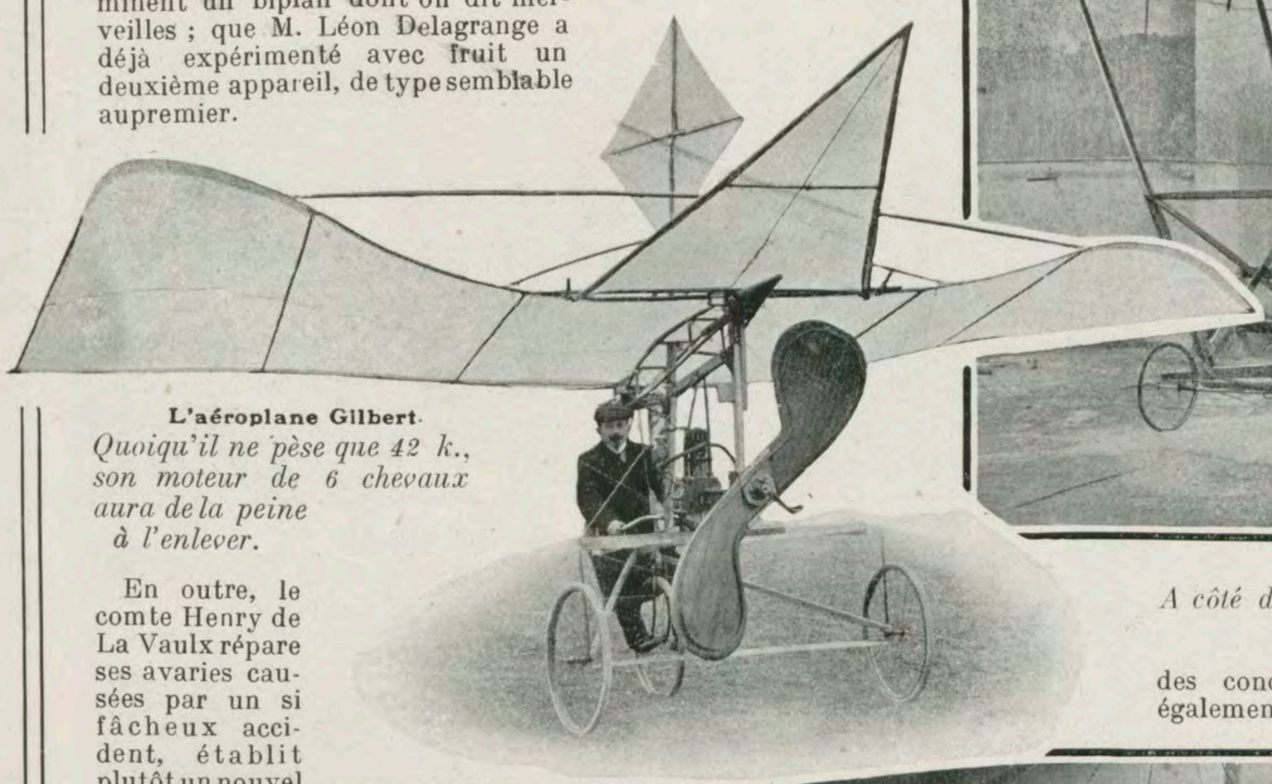
Voir le N° 493.

Le gros de l'escadre

La place nous manque, aujourd'hui encore, pour analyser tous les autres appareils d'aviation dont nous avons d'ailleurs parlé déjà. Nos lecteurs savent que Santos-Dumont — le premier homme qui ait volé — reprendra prochainement ses études expérimentales à bord de sa « demoiselle »; que M. R. Esnault-Pelterie construit quatre aéroplanes, deux de 30 chevaux de puissance et deux de 60; qu'à Gonesse, MM. E. et P. Zens terminent un biplan dont on dit merveilles ; que M. Léon Delagrange a déjà expérimenté avec fruit un deuxième appareil, de type semblable au premier.



L'aéroplane Vuia.
Vuia conserve sa chauve-souris légèrement agrandie.



L'aéroplane Gilbert.
Quoiqu'il ne pèse que 42 k., son moteur de 6 chevaux aura de la peine à l'enlever.

En outre, le comte Henry de La Vaulx répare ses avaries causées par un si fâcheux accident, établit plutôt un nouvel et remarquable oiseau artificiel, à Saint-Cyr, cependant qu'à Montesson, M. Henry Kapferer travaille également et nous ménage des surprises. M. Vuia agrandit la surface sustentatrice et modifie sa chauve-souris. Enfin, M. de Pischoff évolue parfois avec une sage lenteur. Nous reproduisons, de plus, les photographies des appareils assez étranges de MM. Lestage et Gilbert, ainsi que l'ornithoptère Collomb, dont l'auteur s'est tout récemment suicidé à Lyon.

Les uns et les autres prendront l'atmosphère dans un bref avenir.

Tels sont les concurrents des prix divers dont la nomenclature est encore succincte. Mais les Mécènes ne sont pas légion, et notre gouvernement n'a encore pas admis cette phrase d'Emile de Girardin, au temps jadis formulée: « Une des premières dépenses dont aurait à s'honorer un gouvernement, serait celle de quelques millions par an destinés à encourager les recherches relatives à la navigation aérienne. »

En attendant que les yeux veuillent bien voir, les oreilles entendre, voici cette nomenclature :

1° Un prix de 10.000 francs, fondé par M. Armengaud jeune, destiné au premier aviateur qui tiendra l'atmosphère pendant un quart d'heure;

2° Une somme de 20.000 francs à disputer à Vichy, en septembre prochain;

3° Un prix de 1.000 francs fondé par M. Pépin, membre de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, pour le premier aviateur qui traversera la Garonne.

4° 500 francs pour le meilleur indicateur d'horizontale (fondé par l'Aéro-Club de France);

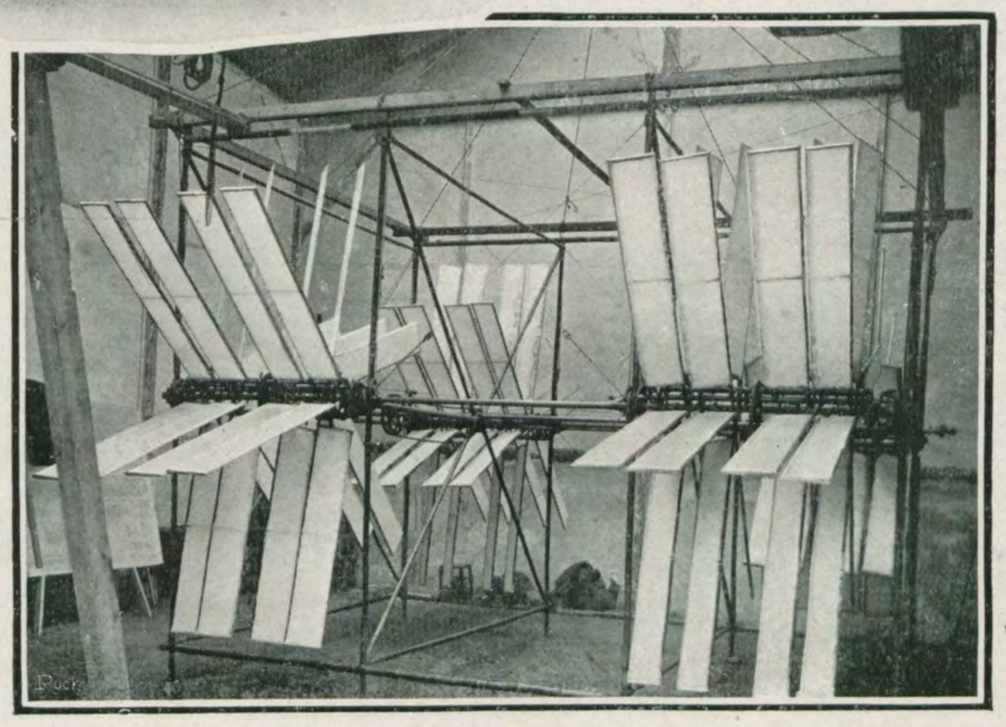
5° 500 francs pour le plus long parcours en 1908 (fondé par M. A. Triaca);

6° Trois prix de 200 francs et trois plaquettes argent et vermeil (prix des 200 mètres fondés par la Commission d'aviation de l'A.C.F.);

7° La Coupe Ernest Archdeacon.

Je ne parle point des prix fondés à l'étranger : ils sont plus ou moins sujets à caution. Au surplus, ceux qui émanent de personnalités... solvables exigent des conditions telles, à notre époque de rudiment, qu'il serait également absurde d'en publier la teneur.

L'ornithoptère Collomb.
A côté de l'appareil à ailes battantes, son inventeur, qui s'est suicidé la semaine dernière.



L'aéroplane Lestage.
Construit par l'ingénieur Espinosa, cet appareil bizarre comporte quatre systèmes de 18 palettes, comprenant 96 ailes à battement rotatif.

Bordeaux, tout comme Vichy, avant même cette station thermale, aura son concours d'aéroplanes. La capitale de la Guyenne s'intéresse avec passion à l'idée aérienne propagée de plus en plus chaque jour par l'Aéro-Club du Sud-Ouest. L'A. C. S. O est remarquablement présidé par M. C.-F. Baudry, que seconde un distingué secrétaire général, le vicomte Charles de Lirac.

A l'étranger, le nombre des appareils d'aviation augmente singulièrement chaque semaine. Les revues anglaises, allemandes, autrichiennes, ne cessent de nous vanter les qualités de telle et telle machine volante. On parle notamment en Allemagne de l'aéroplane Coanda; de l'aéroplane Etrich et Wells en Autriche; Ellehammer au Danemark. Enfin, le gouvernement américain a commandé, aux toujours mystérieux frères Wright, plusieurs oiseaux artificiels.

Souhaitons que leurs envolées soient enfin exécutées au grand jour, au grand soleil, ainsi qu'il convient à la gent ailée.

François Peyrey.

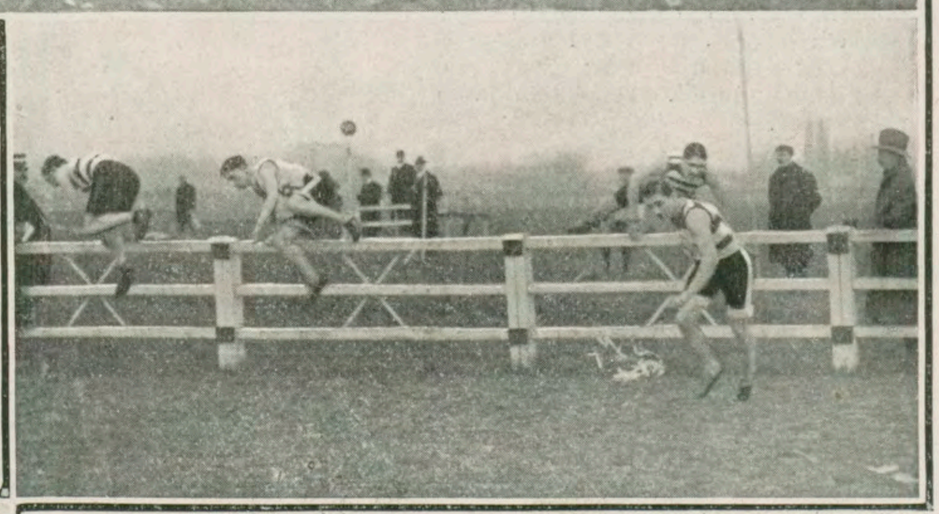
LE CROSS NATIONAL

Une course dans la boue — La revanche de Keyser — La confirmation du Métro

La descente d'un talus.

Le peloton de tête, composé de Ragueneau, Thomas, G. Filliâtre, Petit, Keyser, Dreher, descend le talus à toute vitesse.

On escomptait bien la victoire de Keyser, aussi fut-ce une surprise lorsqu'il apparut à l'entrée du terrain, avec Ragueneau et Fayollat. L'effort final commença aussitôt, le Montrougien forçant le train pour lâcher, avant l'emballage, le champion de la Société générale. Fayollat, d'abord un peu surpris, revint vite sur ses adversaires et, 200 mètres avant le poteau, démarra sec, pensant surprendre Keyser. Celui-ci répondit à l'effort, et, dans la dernière ligne droite, prit 3 mètres, qu'il conserva jusqu'à l'arrivée. Ragueneau était troisième à la même distance.



Le saut de la barrière.

Fayollat franchit la barrière le premier, précédant Ragueneau et Keyser.

Un cross dans une rue.

Les trois inséparables sont toujours en tête, en compagnie de Staath, qui finira quatrième. J. Keyser triomphera en 1 h. 14 s., devant Fayollat, à 3 mètres, et Ragueneau, à 3 mètres. Dans le classement par équipes, le Métropolitan Club se classe premier. En haut, à gauche, l'arrivée des trois premiers sur le champ de courses.

DEUX COMBATS DE BOXE

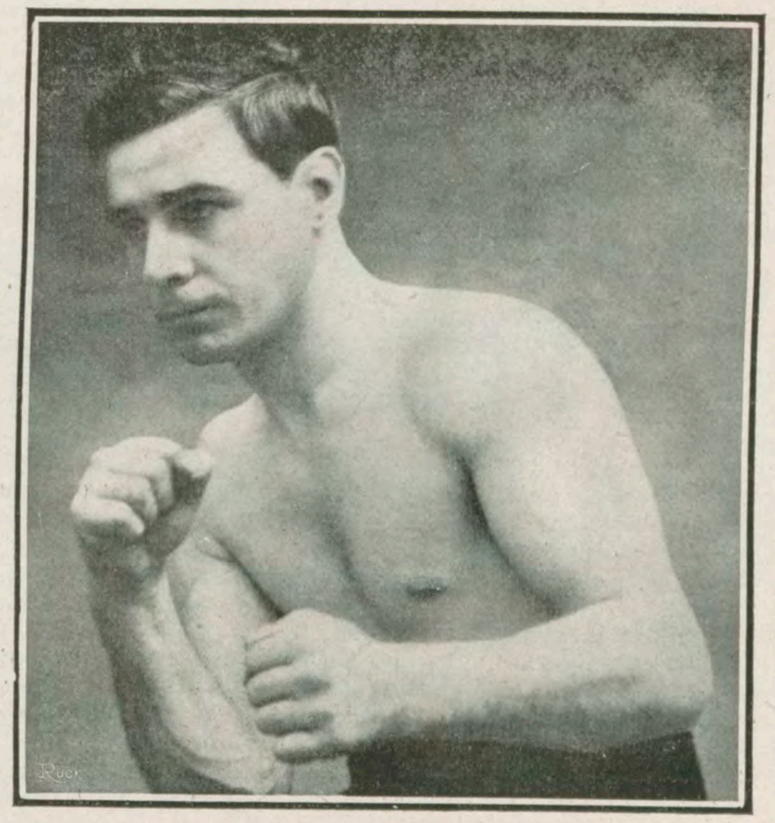
La semaine dernière, nous avons assisté le même soir aux débuts de Frank Erne, ex-champion du monde, et de Walter Stanton, champion de Californie

Le samedi, 29 février fut largement occupé par la boxe. Le même soir, nous fûmes conviés à assister à deux events sensationnels : aux débuts de deux champions à Paris, à ceux de Frank Erne, — l'ex-champion du monde, — au Wonderland, et à ceux de Walter Stanton, — champion amateur de Californie, — aux Folies-Bergère. A vrai dire, nous avons été un peu déçus : Frank Erne n'a pas semblé être l'homme redoutable que nous espérions. Je sais que depuis cinq ans il n'a pas combattu. Je sais aussi que sa science d'esquive est incomparable et qu'il fut merveilleux en arrêtant tous les coups de son adversaire, Curly Watson, à quelque endroit qu'ils fussent portés : à gauche, à droite, en haut ou en bas. Mais il est trop resté sur la défensive, n'a jamais semblé maître de la situation, au contraire, et nous étions tous convaincus que la victoire serait accordée à Curly Watson, qui a attaqué tout le temps et qui terminait plus frais que Frank Erne. Je suis certain qu'avec de l'entraînement, l'ancien champion du monde retrouvera sa forme d'antan, mais nous espérions assister à la rencontre d'un homme plus prêt et non d'un boxeur honnête, sans plus. Félicitons, toutefois, le Wonderland parisien qui, par ses efforts hebdomadaires, a fait beaucoup et fera encore plus pour la boxe.

A minuit, nous nous sommes retrouvés aux Folies-Bergère pour assister au premier samedi, organisé par notre excellent confrère Emile Barlatier. Nous étions conviés aux débuts à Paris d'un pugiliste qui n'a jamais encore connu la défaite : le champion amateur poids moyens de Californie, Walter Stanton, se rencontrait avec un bon boxeur anglais, Dick-Bailey, qu'il a knock-outé au troisième round, après l'avoir projeté à terre plusieurs fois au cours des deux premières reprises. Son jeu est magnifique : sa vitesse, ses attaques répétées, ses belles esquives et son stoïcisme lorsqu'il encaisse prouvent qu'il est un véritable champion. Espérons que nous ne nous trompons point et que ses prochaines rencontres nous permettront de le voir plus à l'ouvrage.

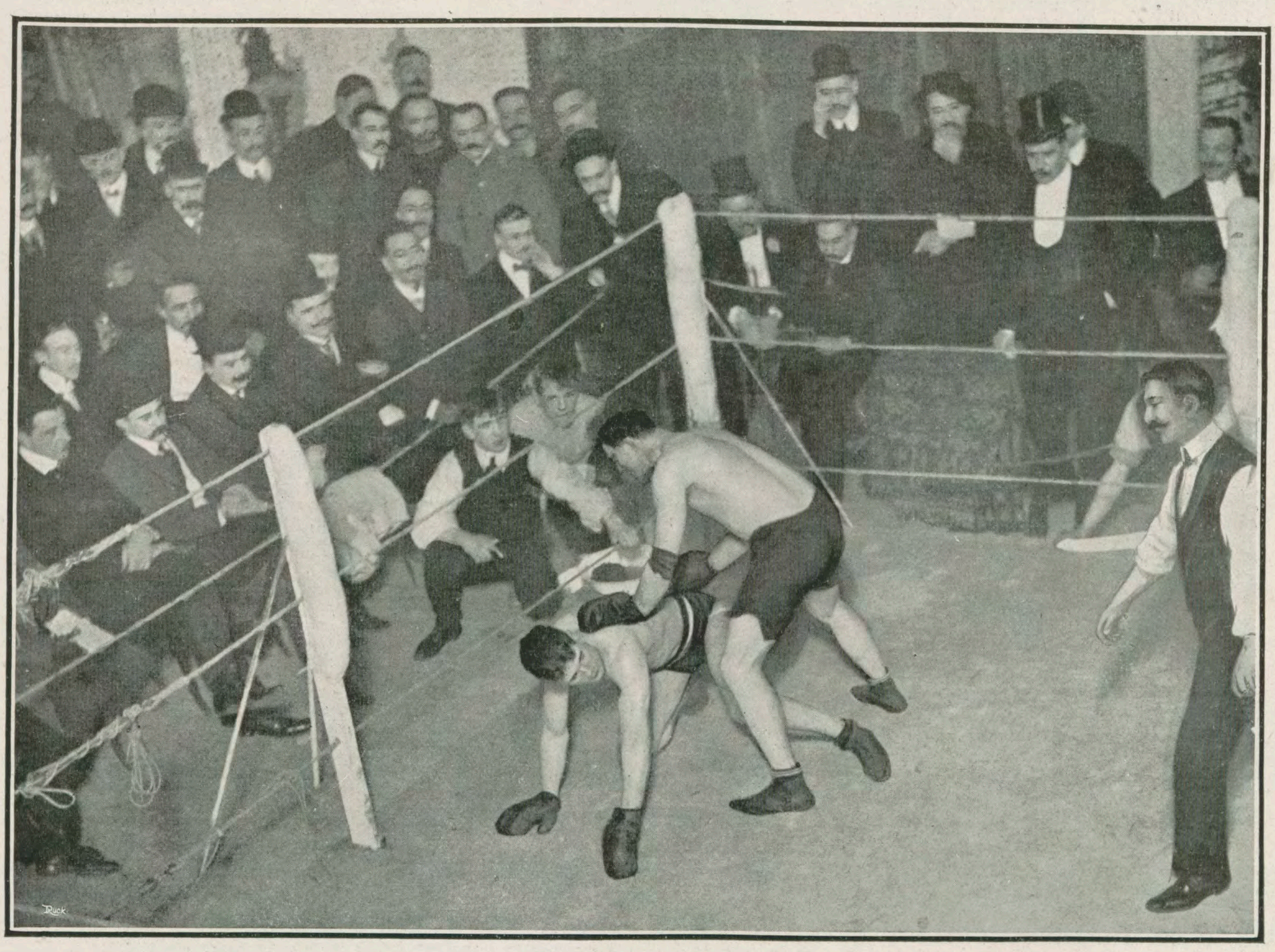
Ce compte-rendu prouve une fois de plus que la boxe a définitivement élu domicile en France. De tous côtés, on nous annonce l'inauguration de nouvelles salles où se donneront des manifestations pugilistiques. Pourvu que cela dure! Mais les divers sports pratiqués jusqu'ici et qui ont eu leur vogue, nous ont prouvé qu'il ne fallait pas trop tirer sur la corde : qui trop embrasse mal étreint. Quatre ou cinq belles réunions par mois suffisent. Si nous continuons à en avoir plus, le public deviendra peut-être moins empressé. Méfions-nous du tournant dangereux!

Jacques Mortane.



Frank Erne.

Frank Erne, l'ancien champion du monde poids légers, qui vient de faire sa rentrée sur le ring.



Le match Walter Stanton-Dick Bailey.

Le champion de Californie, Walter Stanton, a fait preuve d'une grande valeur dans son match avec Dick Bailey, qu'il a battu facilement, le faisant knock-out au troisième round. Dans notre photographie, Dick Bailey vient de tomber et Stanton se trouve projeté sur lui.

CE QU'IL Y A SOUS NOS CAPOTS *(Suite)*

Par H. PETIT (1)

Après avoir montré de quelle façon on peut calculer la puissance d'un moteur, notre collaborateur aborde la question des unités électriques

La puissance du moteur, au catalogue.

Sur le catalogue du fabricant, la voiture que vous achetez est indiquée comme munie d'un moteur de 12 chevaux.

Nous allons indiquer comment on peut calculer la puissance approximative d'un moteur, étant données ses dimensions.

Nous prenons les notations suivantes :

D. Alésage en millimètres ;

C. Course du piston en millimètres.

P. Puissance en chevaux sur l'arbre du moteur.

On a proposé la formule suivante (Faroux), qui serre d'assez près la réalité :

$$P = K.D^{2,4}\,C^{0,6}.$$

K est un coefficient qui vaut 0.000.007.390 pour un moteur à un cylindre et 0,000.029.560 pour un quatre-cylindres (1).

Pour éviter l'emploi d'une table de logarithmes, on peut prendre la formule suivante, suffisamment approchée dans la pratique :

$$P = K.D^{2,5}\,C^{0,5}$$

qui s'écrit ;

$$P = K.D^{2}\sqrt{D.C}$$

Donc, pour trouver la puissance de son moteur :

Elever au carré le diamètre du piston.

Faire le produit du diamètre par la course, puis extraire la racine carrée de ce produit.

Multiplier l'un par l'autre les deux nombres obtenus, et multiplier encore par la valeur appropriée de K.

Cette formule est d'ailleurs, dans certains cas, fort loin de la réalité. Elle a le défaut capital de ne pas tenir compte du rendement du moteur, qui influe sur sa puissance.

Ce rendement est fonction, entre autres choses, de la compression préalable du mélange explosif, et augmente avec cette compression.

C'est ainsi qu'on pourra aisément tirer, par exemple, 12 à 15 chevaux d'un moteur monocylindrique 100 × 150, alors que la formule de M. Faroux en indique exactement 9,4254.

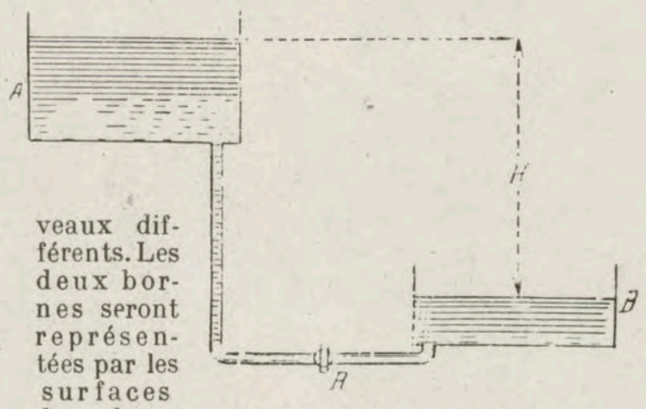
Nous en avons à peu près fini avec les quelques notions élémentaires indispensables à tout chauffeur. Il y en aurait certes encore bien long à dire, si l'on voulait aller au fond du sac et voir les choses de très près. Mais, en somme, l'essentiel est dit pour la partie mécanique.

Nous ne voulons cependant pas terminer sans toucher un mot des sources d'électricité employées couramment pour l'allumage ou même l'éclairage de nos voitures, et nous allons être obligés de faire appel à des mots nouveaux, sinon à des idées nouvelles.

Les grandeurs électriques Qu'est-ce qu'un volt ? qu'est-ce qu'un ampère ? qu'appelle-t-on débit d'une source électrique, différence de potentiel, etc. ?

Nous allons, pour définir ces mots, avoir recours à la vieille comparaison entre l'écoulement de l'électricité et l'écoulement des fluides.

Une source électrique (accumulateur ou pile) est comparable à deux vases communicants, contenant un même liquide et placés à des niveaux différents. Les deux bornes seront représentées par les surfaces des deux liquides.



Les grandeurs électriques.
On peut comparer une source d'énergie électrique à deux vases communicants.

En temps normal, le robinet R, placé sur la conduite, est fermé et les niveaux se maintiennent en A et en B.

La différence de potentiel entre les deux bornes sera assimilée à la différence de niveau entre les deux vases. Nous l'exprimerons en volts (du nom du physicien Volta).

Le volt est sensiblement (ce n'est d'ailleurs pas là sa définition théorique) la différence de potentiel qui existe entre les deux électrodes d'un élément Daniell.

Ouvrons le robinet R : le liquide se précipite de A en B. Le nombre de litres en une seconde mesurera le débit de l'appareil.

Le débit de l'électricité sera mesuré par des ampères. L'ampère sera l'intensité d'un courant qui débitera en une seconde, l'unité de quantité d'électricité, un litre d'électricité, si vous voulez (1).

Ce débit va dépendre évidemment, pour une même hauteur de chute H, de la section du tuyau. Soit S cette section, si nous appelons I le débit, nous aurons évidemment :

$$I = K.S$$

K étant un nombre constant.

Si nous choisissons nos unités de façon que, pour une section de tuyau égale à 1 le débit soit aussi égal à l'unité, le chiffre K aura pour valeur 1, et nous écrirons.

$$I = S.$$

Le tuyau présente donc, en somme, une certaine résistance au passage du liquide. Appelons-la R, et posons ce qui est rationnel :

$$S = \frac{1}{R}$$

Eh bien, le fil qui réunit les deux bornes présente, lui aussi, une résistance au passage du courant, résistance qui sera d'autant plus grande que ce fil sera plus long et plus fin. Nous mesurerons cette résistance en *ohms* (du nom du savant allemand Ohm), et nous définirons l'unité de résistance par la résistance d'un fil de mercure de 1 millimètre carré de section et de 106 centimètres de long.

Nous avons supposé jusqu'alors que H restait constant. Mais il est bien évident que l'écoulement sera d'autant plus rapide que la différence de niveau sera plus grande.

De même en électricité : l'intensité du courant dans un même conducteur sera proportionnelle à la différence de potentiel E. Et nous écrirons la relation fondamentale.

$$E = R.I,$$

qui va nous permettre de définir le volt.

Le volt est la différence de potentiel qui existe aux extrémités d'un conducteur dont la résistance est égale à 1 ohm et dans lequel passe un courant d'un ampère.

La différence de potentiel entre les bornes d'une source est donc caractéristique de cette source, tandis que l'intensité d'un courant est fonction du conducteur dans lequel il circule.

Remarquons que, pour un même courant, quelles que soient les transformations qu'on lui fasse subir, E. I reste constant : ce produit représente le travail que peut fournir le courant, travail exprimé en watts (un watt est le travail fourni par un courant de 1 ampère circulant sous une tension de 1 volt).

Il y a évidemment une relation entre le watt et le kilogrammètre.

$$1 \text{ kgm} = 9{,}81 \text{ watts.}$$

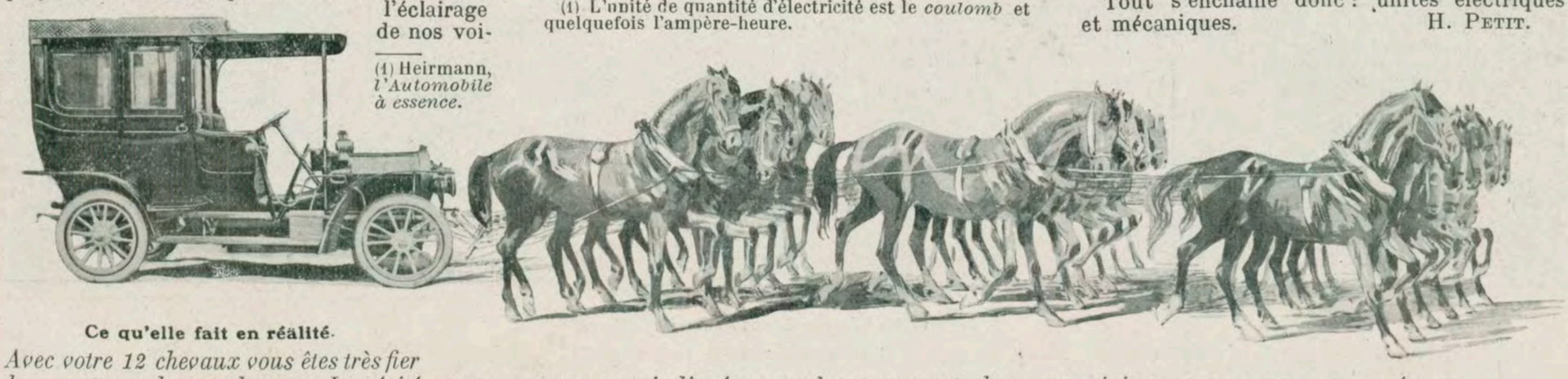
Ce chiffre 9,81 représente simplement l'intensité de la pesanteur à Paris.

Tout s'enchaîne donc : unités électriques et mécaniques.

H. PETIT.

(1) L'unité de quantité d'électricité est le *coulomb* et quelquefois l'ampère-heure.

(1) Heirmann, *l'Automobile à essence.*



Ce qu'elle fait en réalité.

Avec votre 12 chevaux vous êtes très fier de « gratter » des 15 chevaux. La vérité est que votre moteur indiqué au catalogue pour 12 chevaux en fait 18 et consomme en conséquence.

(1) Voir le n° 491.

AU VOLANT : RENÉ HANRIOT

Par PIERRE SOUVESTRE

Toujours très bien placé dans les épreuves classiques, Hanriot est celui qui a frisé le plus souvent et le plus près la sensationnelle victoire

Tous ceux qui, en 1898, s'intéressaient aux motocycles et aux voiturettes, dont les modèles surgissaient de toutes les usines plus ou moins réputées d'automobiles, ont évidemment connu ou tout au moins rencontré dans les centres sportifs un homme aimable, grand, distingué, sympathique, qui se préoccupait de vendre des tricycles et des moteurs. Cet homme ne se contentait pas d'écouler les inventions des autres, mais il plaçait également les siennes. Deux d'entre elles, un carburateur et un changement de vitesse, breveté en 1899, obtinrent un joli succès, à cette époque, en France, et surtout en Angleterre. Fort populaire dans les régions du Centre, de l'Ouest, du Nord et de l'Est de la France, et notamment à Paris, notre homme, qui avait débuté comme agent des voiturettes Securitas, continuait par la vente des voiturettes Passy-Thellier, offrait ensuite des Bayard-Clément et enfin des Darracq. Cet homme, qui possédait une clientèle régionale des plus importantes, à force de rouler sur les voitures de plus en plus vites, voulut pour son propre compte rouler plus vite encore et s'aperçut un beau jour qu'il était « piqué » par le microbe des courses.

Cet homme, c'était René Hanriot.

Les premières courses d'Hanriot René Hanriot commença en 1902 par proposer ses services à bon nombre de constructeurs, leur demandant une voiture pour participer à Paris-Vienne. Il leur offrait comme références la justification de son habileté professionnelle, ses performances sur son quadricycle, muni d'un moteur de 3 chx 1/2 et les constructeurs trouvèrent, ce qui était assez rationnel, les performances insuffisantes. Mais Hanriot ne se découragea point : il avait le feu sacré, et n'hésita pas, afin de partir coûte que coûte dans Paris-Vienne, à faire construire pour son propre compte une voiture munie d'un moteur Buchet de 22 chevaux. qu'il conduisit rapidement et brillamment jusqu'à Belfort. Il eût été plus loin, à coup sûr, n'eût été une désastreuse rupture de soupape qu'il ne put remplacer, ayant, dans la griserie de la vitesse, perdu sans s'en apercevoir tous ses accessoires de rechange sur la route.

En 1902, il gagna la course du kilomètre courue au Bois de Boulogne devant le Shah de Perse et, comme la même année, il se classait deuxième dans Salon-Arles et deuxième au mont Ventoux, sa personnalité, en tant que coureur, commença à se préciser ; son avenir prenait bonne tournure.

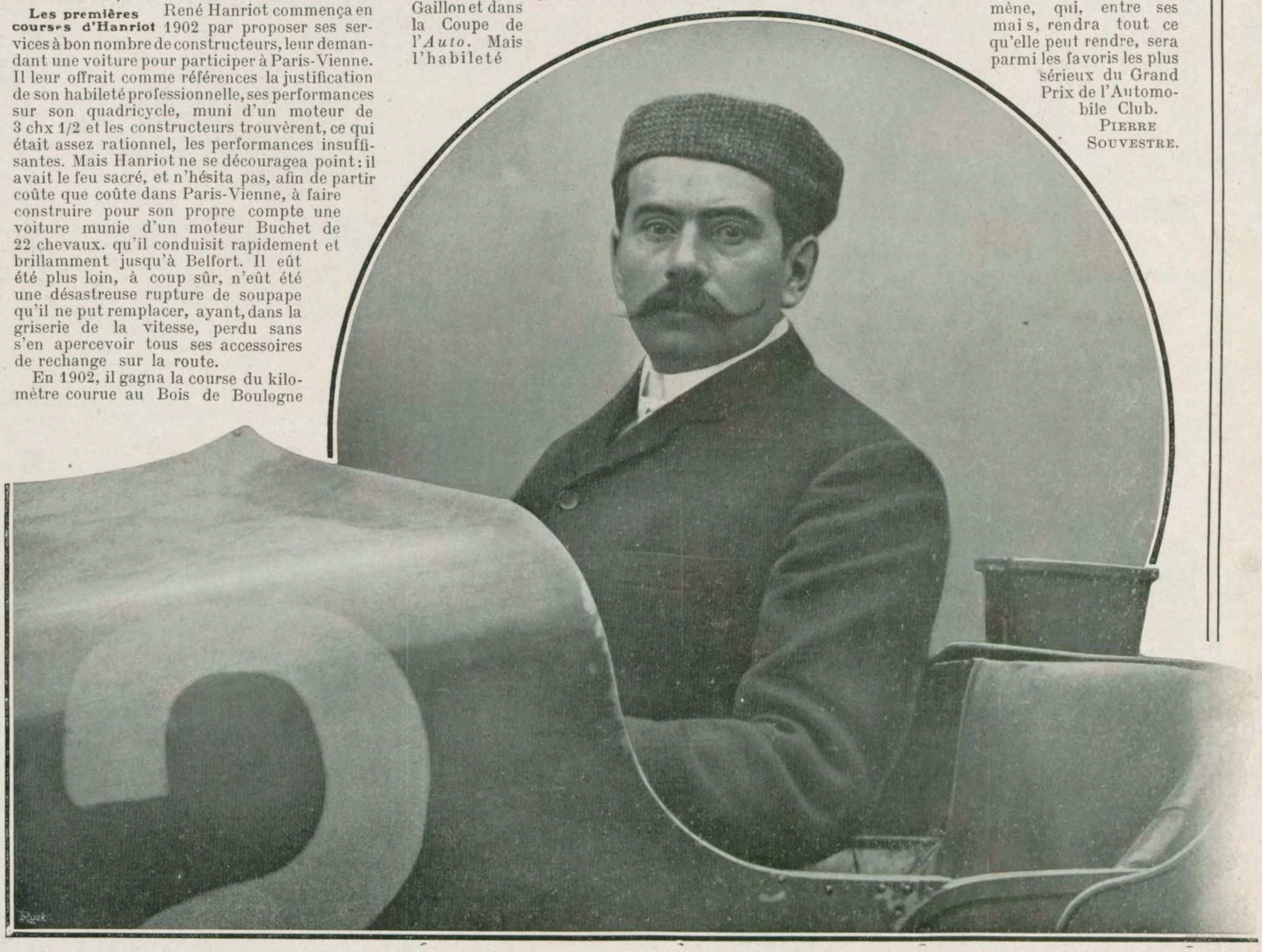
Au demeurant, à dater de cette époque, la situation d'Hanriot se précise. Il entre chez Bayard-Clément, où il reste jusqu'en 1905. Hanriot est vraisemblablement le coureur qui battit le plus de records sur voiture légère : gagnant en 1904 le kilomètre à Arras, il fut dans la Coupe de Caters, à Doullens, cette même année, l'adversaire heureux de Wagner, qu'il battit de 1/5e de seconde. Le record à Gaillon, à Château-Thierry des voitures légères est encore établi en 1904, par Hanriot, qui achève la saison en enlevant la Coupe de l'*Auto*. Ai-je dit, entre temps, qu'il avait, à Ostende, établi le record du mille, du kilomètre et des 10 kilomètres, faisant 125 de moyenne, départ arrêté, dans cette dernière épreuve ?

Vitesse et endurance Il semble qu'Hanriot soit le coureur désigné pour gagner les courses de pure vitesse sur courtes distances et qu'on puisse le considérer comme particulièrement expert aux bons et prompts démarrages. Le palmarès de ses victoires comporte, en 1905, trois places de premier ; à Château-Thierry, Gaillon et dans la Coupe de l'*Auto*. Mais l'habileté d'Hanriot n'est pas limitée aux petits parcours, car, si nous considérons son histoire sportive dans les courses de plus longue haleine, nous verrons qu'il s'est toujours classé dans des conditions excellentes. Il était dixième aux Eliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, en Auvergne ; peu après, il faillit gagner le Circuit des Ardennes belges, faisant du 106 de moyenne dans cette dure épreuve. Malheureusement, Duray le gagnait d'une minute et il n'obtenait que la place de deuxième. L'année suivante, c'est-à-dire en 1907, Hanriot reste premier jusqu'au dernier tour, mais à quelques kilomètres de l'arrivée, l'éclatement d'un pneu lui fait perdre quelques instants, c'est peu de chose, évidemment, que le remplacement d'un bandage, grâce aux jantes amovibles, c'est suffisant toutefois pour perdre deux minutes et faire rétrograder Hanriot jusqu'au quatrième rang. Troisième dans la Coupe Florio, tel est le dernier classement d'Hanriot.

Ce coureur est donc au nombre de ceux qui ont frisé le plus près la grande et sensationnelle victoire et qui semblent par la force des choses destinés à triompher définitivement un jour dans une épreuve d'importance.

Hanriot, calme, pondéré, très expert et fort au courant du mécanisme de la voiture qu'il mène, qui, entre ses mains, rendra tout ce qu'elle peut rendre, sera parmi les favoris les plus sérieux du Grand Prix de l'Automobile Club.

PIERRE SOUVESTRE.



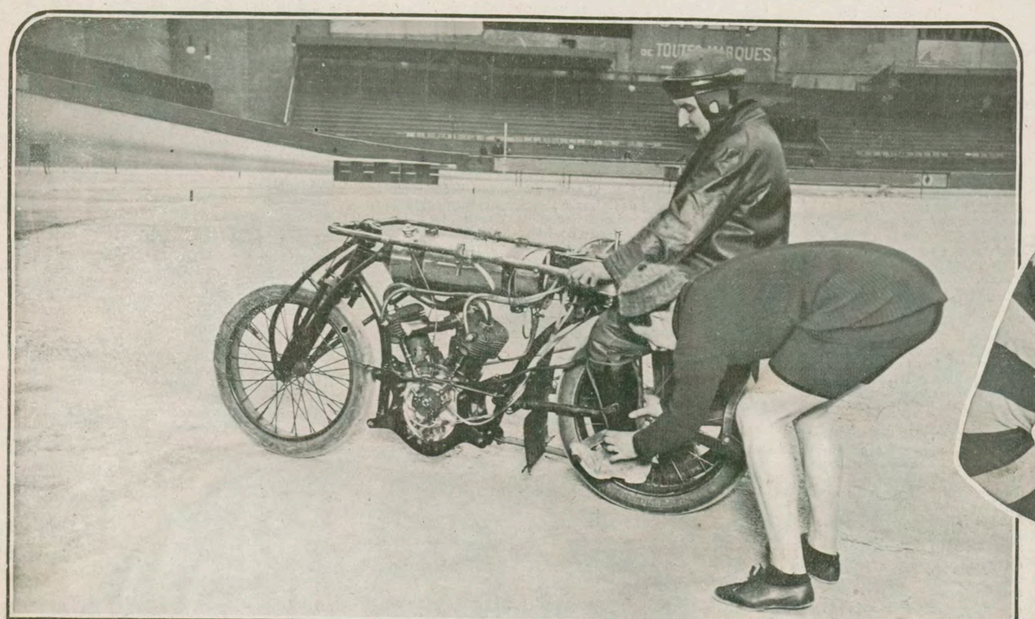
René Hanriot.

Calme, pondéré, très expert et fort au courant du mécanisme des voitures qu'il mène, Hanriot sera parmi les favoris les plus sérieux du Grand Prix et les plus dignes d'y triompher.

La Vie au Grand Air

L'ÉDUCATION DE L'ENTRAINEUR

Par DARRAGON, Champion du Monde

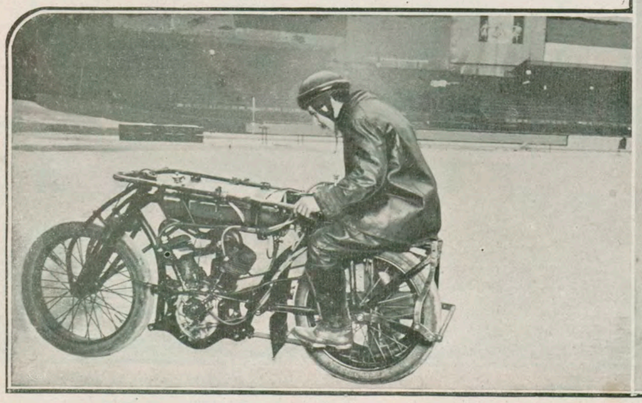


La position des pieds.

Darragon indique à son nouvel entraîneur, Naso, la meilleure façon de poser ses pieds, afin de protéger davantage les jambes du stayer.

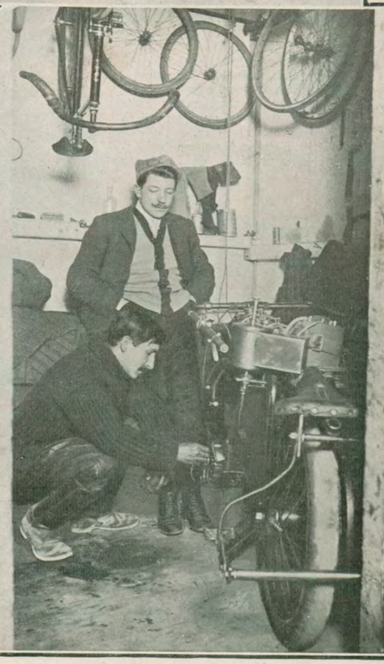
Darragon, qui vient de remplacer son entraîneur André par Naso, explique comment on fait un bon entraîneur.

L'ENTRAÎNEUR ne fait pas le coureur, c'est le coureur qui fait l'entraîneur. Ce qui fait la valeur de l'homme c'est de dresser, si je puis dire, son entraîneur. Lorsque je quittai Hoffmann, après une dispute, je m'entendis avec André. Il venait de se séparer de Lorgeou et n'avait aucune notoriété. Je lui donnai l'argent nécessaire pour l'achat d'une motocyclette et je commençai son éducation. Au cours de mes premières courses avec lui, je ne fus pas heureux : il se rabattait trop vite à la corde, me forçait à décoller et même une fois il entra dans un piquet de la piste. Enfin, il n'avait aucune tactique. Je ne perdis pas courage : après chaque course je lui donnais des conseils et lui expliquais comment il aurait dû courir. Aussi, devint-il petit



La mauvaise position.

Cette position du pacemaker est détestable pour le coureur qui le suit, car elle ne le protège nullement, le corps étant trop en avant.



La tollette de la moto.

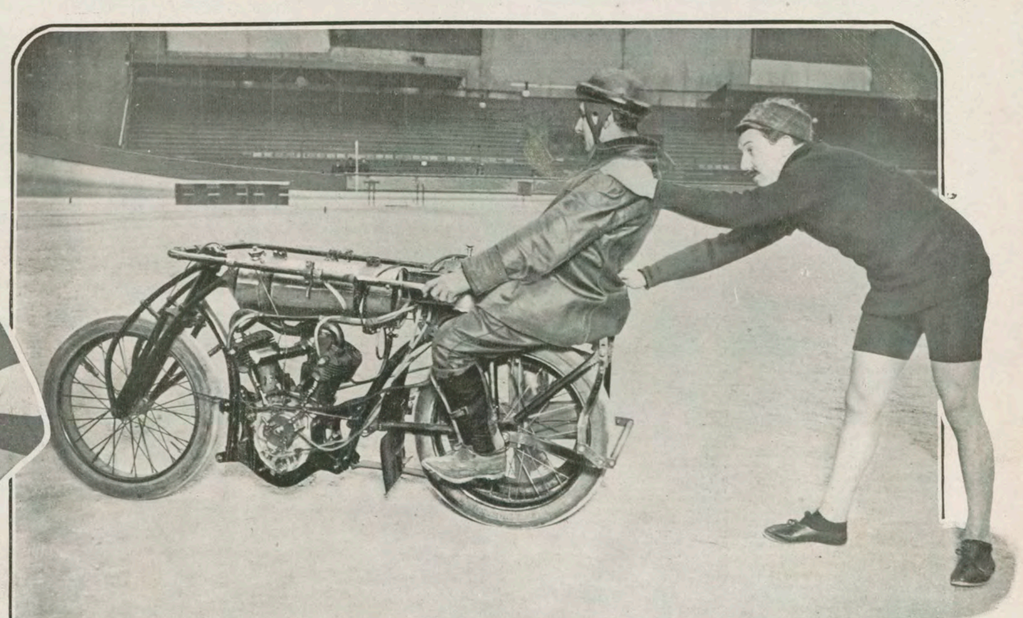
Dans sa cabine, Darragon surveille la toilette de la motocyclette faite par Naso.

Darragon

Darragon, champion du monde de 1907. (Guidon J. O. G.)

Vêtements franco-allemands.

En bas, le veston admis sur nos pistes françaises; au-dessus, le veston allemand.



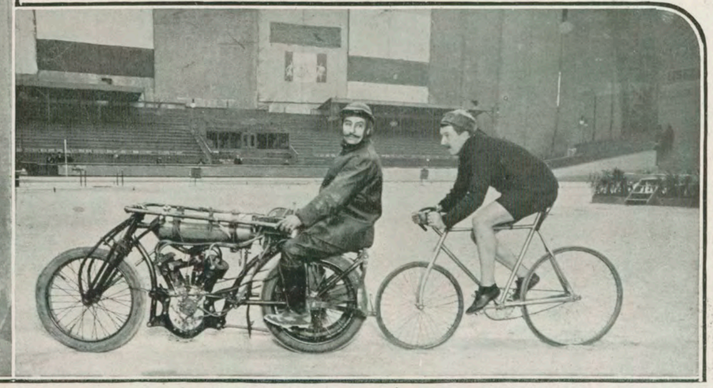
Le buste en arrière.

Darragon, en champion du monde qu'il est, a toute l'autorité nécessaire pour donner des conseils qu'écoutent avec fruit les entraîneurs qu'il emploie.

Il faut posséder une motocyclette à soi, être bon mécanicien et surtout ne pas avoir peur — Un nouveau système d'entraînement

à petit excellent : je n'ose penser que c'est pour cette raison qu'il m'a quitté avec si peu de franchise. Avec Pillas, le même fait se produisit : au cours de l'hiver 1905-1906 je n'ai jamais été battu à la Galerie des Machines; je m'y adjugeai tous les records et je possède encore celui des 10 kilomètres, en 7 m. 6 s. Je suis certain que je serai peut-être encore plus heureux avec Naso, qui est un excellent mécanicien et qui n'a pas peur. Car c'est là le plus grand grief que je pouvais adresser à André : sur les pistes allemandes, il ne m'a fait subir que des défaites, car il n'osait pas passer. Aussi, n'aurais-je pas pris part aux championnats du monde à Berlin avec lui. Et dans un an, je lancerai un mode d'entraînement inédit qui empêchera le meilleur homme d'être battu par des « galettes ».

LOUIS DARRAGON.



La bonne position.

Le corps bien penché en arrière, telle est la position que doit avoir le bon entraîneur pour protéger le coureur. (Motocyclette Albatros.)

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'objet d'art offert par le prince de Monaco pour les courses de canots automobiles qui vont se disputer à Monaco.

LE CIRCUIT PERMANENT

L'INTERDICTION générale des épreuves d'automobiles sur route et la difficulté d'obtenir des autorisations particulières devaient forcément amener à l'idée de la création d'un terrain permanent de courses.

Serait-ce un autodrome — c'est-à-dire une piste artificielle de dimensions relativement restreintes, situé dans un local clos — ou un circuit, c'est-à-dire une portion de routes, soit momentanément distraites de la circulation commune, soit spécialement établies pour l'usage auquel elles seraient destinées? A mon avis, la question ne se pose même pas. L'autodrome créera les voitures monstres, comme le vélodrome a créé la motocyclette de 30 chevaux, qui a failli tuer à tout jamais la petite machine à deux roues. On a déjà reproché à la course de déformer la voiture de tourisme. Que serait-ce, quand on courrait dans une cuvette, sur une piste en ciment avec virages relevés?

Un argument pouvait militer en faveur de l'autodrome : la possibilité des recettes. L'exemple de Brookland, où on ne fait pas un sou, est là pour nous montrer combien de pareils espoirs seraient téméraires.

Le circuit permanent est donc, de tous points, préférable. Est-ce à dire qu'il est souhaitable? Je crains bien que ses partisans ne se leurrent. Certainement, il est tentant de posséder un terrain à soi, sur lequel les installations que l'on fera chaque année ne seront pas perdues, mais resteront en permanence, où l'on pourra courir sans danger de voir tout son programme démoli par l'opposition obstinée d'un conseiller municipal borné; mais il faut aussi compter sur le public. Celui-ci se lassera vite de venir sur le même terrain, et je crains bien, déjà, qu'à ce point de vue, ce soit une faute de faire disputer une seconde fois le Grand Prix sur le Circuit de Dieppe. Et puis, la multiplication des épreuves nuira à leur intérêt. Un Grand Prix par an, c'est bien; une course tous les mois ce serait trop.

Et il ne faudrait pas que le sport automobile finît comme a fini la lutte et comme menace de finir la boxe, que de trop ardents amis sont en train de massacrer.

MARCEL VIOLLETTE.

Colomb, le chauffeur lyonnais, qui vient de se suicider en se tirant une balle de revolver dans la tête.

CYCLISME

L'un des meilleurs entraîneurs à motocyclette : Gus Lawson, qui a si souvent mené Walthour à la victoire.

LE TRIOMPHE DU HOME-TRAINER

L'APOLLO vient d'avoir une heureuse idée en organisant un championnat de home-trainer. L'Allemagne, depuis quelques années, a pris goût à ce genre de sport en hiver. Là-bas, c'est le seul moyen d'applaudir dans la mauvaise saison les coureurs aimés du public. Et on a pu constater qu'à Paris le succès n'était pas moindre. Il est vrai que d'excellents coureurs ont pris part aux épreuves : leur nom, leur qualité, l'originalité du spectacle devaient infailliblement faire venir à l'Apollo la foule des sportsmen.

C'est ce qui est arrivé. Et je vous certifie qu'il est peut-être plus émotionnant d'assister à une arrivée disputée au home-trainer que sur piste. Les séries réunissaient trois hommes. A chacun correspondait une aiguille qui marquait les distances sur un grand cadran. On ne peut s'imaginer avec quel enthousiasme les spectateurs observaient cette course des trois aiguilles, l'une dépassant l'autre sans cesse, pour enfin se laisser passer définitivement. Un soir, j'ai assisté à une course entre Jacquelin, Kraemer et Thomas. Pendant quatorze tours les trois hommes n'ont pas eu entre eux un écart de plus de 10 mètres. Au dernier, Kraemer, démarrant brusquement, s'assura une avance d'environ 25 mètres. Jacquelin semblait vaincu. Mais, s'arcboutant sur sa selle, il se lançait à toute vitesse et, mètre par mètre, il regagnait sur son adversaire, réussissant dans les dernières longueurs à s'assurer la victoire. Et je ne me souviens pas avoir vu souvent arrivée aussi émotionnante sur un vélodrome.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 23 au 29 février.

CYCLISME

Dimanche 23 février.

Vélodrome d'Hiver. — *Match de vitesse :* 1. Van den Born; 2. Jacquelin; 3. Poulain; 4. Dupré.

Une heure derrière motos : 1. Parent (78 kilom. 906); 2. Walthour (76 kilom. 850); 3. Guignard (76 kilom. 775).

ATHLÉTISME

Dimanche 23 février.

Parc des Princes. — *Football rugby* : Le Stade Français bat le Racing-Club de France par 13 points (3 essais, 2 buts); à 5 (1 essai, 1 but).

Colombes. — *Football Association :* Le Racing-Club de France, par 4 buts à 2, triomphe de l'Union Sportive Parisienne pour le Challenge du Nord.

Championnat de Paris de Cross: 1. Girard, 2. Quillebœuf, 3. Guenot, 4. Gambard. — Classement par équipes : 1. Metropolitan Club; 2. Stade Français; 3. Société Athlétique de Montrouge.

HIPPISME

Dimanche 23 février.

Auteuil. — *Prix de la Seine* (Steeple, 4.000 mètres) : 1. Taxamètre, à M. Balsan (Benson); 1. Margaux, à M. Braquessac (Péborde), dead-heat; 3. Arpenteur. (5 partants.)

Prix Saint-Sauveur (Steeple, 4.500 mètres) : 1. Journaliste, à M. Fischhoff (R. Sauval); 2, Quasimodo; 3. Pachico. (4 partants.)

Prix Beugnot (haies, 3.500 m.): 1. Samuelo, à M. Omnès (Larbey); 2. Brantome II; 3. Kaboul II. (10 partants.)

Lundi 24 février.

Vincennes. — *Prix de Champigny* (steeple, 4.000 mètres) : 1. Marco III, à M. Pfizer (Piggott); 2. Royal Anjou; 3. Auritum. (4 partants.)

Prix de Créteil (haies, 3.100 m.): 1. Paullenis, à M. Betzel (Urbain David); 2. Mademoiselle Boniface; 3. Ormeau. (4 partants.)

Mercredi 26 février.

Vincennes. — *Prix Beaugé* (trot monté, 3.000 mètres) : 1. Douchka, à M. Romain (Ed. James); 2. Dompierre; 2. Dompierre; 3. Diogène. (7 partants.)

Jeudi 27 février.

Auteuil. — *Prix du Phalanstère* (steeple, 3.500 mètres) : 1 Fine Mouche II, à M. Thiébaux (G. Parfrement); 2. Pierragno; 3. Palafox. (4 partants.)

Prix du Viaduc (haies, 3 100 m.) : 1. Kaboul II, à Mme Plum (Outré); 2. Master Bob II; 3, Moet II. (9 partants.)

ATHLÉTISME

A Campan, à la fête des sports d'hiver, une originale chute de skieur, qu'une luge vient de rencontrer.

UNE CONFÉRENCE SUR LE DUEL

NOTRE excellent confrère Rouzier-Dorcières a fait, l'autre jour, une conférence sur le duel, au Théâtre des Arts. Ce sujet réunissait les avantages d'être inédit et d'être traité par un homme plus que compétent en la matière. Aussi, le Tout-Paris mondain s'était-il donné rendez-vous dans la coquette salle du boulevard des Batignolles, et un quart d'heure avant le commencement du spectacle refusait-on du monde.

Ce que fut cette conférence ne peut se dire en quelques lignes. Il faudrait pouvoir citer des passages, et montrer, par ces extraits, combien elle fut vive et spirituelle. Rouzier-Dorcières avait tenu à faire dire par d'excellents artistes des pages sur le duel, choisies parmi les maîtres de la littérature. Et ce furent les de Max, les Galipaux, les Tréville qui furent chargés de cette agréable tâche, et, pour le côté féminin, les acclamations de la foule accueillirent le talent de Mme Vera Sergine et Jane Véniat, qui charmèrent le public par leur diction impeccable. Il faudrait citer tous ceux et toutes celles qui prirent part à ce délicieux cinq à sept, mais la *Vie au Grand Air* doit surtout s'occuper de la reconstitution des duels d'antan, faite par MM. Dubois et del Prat. Ce fut une excellente idée et une idée qui fut réalisée avec infiniment de tact et de vérité.

Espérons que le triomphe remporté par Rouzier Dorcières, triomphe réel, triomphe justifié, l'engagera à faire de nouvelles conférences sur le duel. Il possède suffisamment son sujet pour en faire tant que l'on voudra sans risquer de se répéter, quoique ses paroles ne perdraient pas à être entendues plusieurs fois.

J. R.

HIPPISME

Montdgue, sur Sunbeam VI, vainqueur du steeple-chase disputé à Cottenham, entre les étudiants de Cambridge.

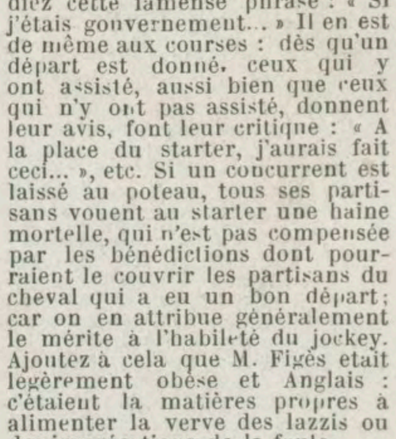
CHANGEMENT DE STARTERS

APRÈS avoir donné les départs pendant vingt-cinq années, M. Figès vient de prendre sa retraite. Il cumulait les fonctions de starter à Longchamp, à Chantilly, à Maisons Laffitte, à Saint-Cloud, bref, un peu partout; sa disparition aura tout au moins l'excellent résultat de mettre fin à un semblable état de choses : car, désormais, les principales Sociétés auront chacune un starter officiel.

Je ne suis pas suspect de partialité à l'égard de M. Figès : quelquefois, à cette même place, j'ai cru devoir apprécier la façon dont il avait donné certains départs. Je dois reconnaître, néanmoins, qu'il possédait de grandes qualités de coup d'œil et de sang-froid : il savait, la plupart du temps, saisir le moment psychologique du déclanchement. Ce qu'on pouvait lui reprocher, c'est qu'il n'avait pas la sympathie du public; j'avoue, d'ailleurs, que pour un starter, cette sympathie est assez difficile à conquérir. Le public français, et surtout le public parisien, a un peu la manie de vouloir tout diriger; ce travers se manifeste dans tous les domaines : ainsi, il n'existe pas de discussion politique dans laquelle vous n'entendiez cette famense phrase : « Si j'étais gouvernement... » Il en est de même aux courses : dès qu'un départ est donné, ceux qui y ont assisté, aussi bien que ceux qui n'y ont pas assisté, donnent leur avis, font leur critique : « A la place du starter, j'aurais fait ceci... », etc. Si un concurrent est laissé au poteau, tous ses partisans vouent au starter une haine mortelle, qui n'est pas compensée par les bénédictions dont pourraient le couvrir les partisans du cheval qui a eu un bon départ; car on en attribue généralement le mérite à l'habileté du jockey. Ajoutez à cela que M. Figès était légèrement obèse et Anglais : c'étaient la matières propres à alimenter la verve des lazzis ou des imprécations de la foule.

Le nouveau starter de Longchamp, M. Descordes, est, du moins, élancé et Bordelais : c'est toujours ça. Quant à sa capacité professionnelle, nous l'avons appréciée l'an dernier, au Tremblay et même à Longchamp, où il suppléait M. Figès; il s'est toujours acquitté de ses fonctions avec tact. Le starter est mort. Vive le starter!

BOÏARD.



M. Jean Lieux, neveu du célèbre propriétaire de Punta Gorda, qui possède son écurie dans le Midi.

LES SPORTS D'HIVER EN NORVÈGE

Sur cet immense lac de glace se lancent les sportsmen qui montent un voilier à glace. Et grâce à ce véhicule curieux, ils atteignent des vitesses étonnantes et se conduisent à l'aide d'un gouvernail en tous points semblable à ceux des bateaux à voile.

30.000 KILOMÈTRES AUTOUR DU POLE NORD

La carte que nous publions ici donne une idée du chemin qu'auront à parcourir les concurrents du formidable raid New-York-Paris, dans leur ronde autour du Pôle Nord

Mieux que tous les longs discours et les suites abstraites de chiffres, un seul coup d'œil sur la carte ci-dessous, projection orthographique de l'hémisphère Nord de notre globe, peut donner une idée de l'entreprise colossale, et qui paraît folle, que sont en train de tenter d'accomplir les cinq voitures automobiles du raid New-York-Paris, et la voiture dissidente. Cette ligne noire, tracée en plein pour le raid du *Matin* en une suite de petites croix pour la voiture de Maurice Drieghe, s'étend, en une courbe sinueuse, dont le Pôle Nord forme le centre, sur une longueur de près de 30.000 kilomètres, dont 25.000 sont à franchir par les voitures

La carte du raid New-York-Paris.

Après quinze jours de voyage, les concurrents avaient couvert à peine le tiers de la traversée de l'Amérique.

avec leurs propres moyens et 4.500 en bateau.

Nous pouvons suivre du doigt la route qu'ils vont mettre des mois à parcourir. Traversant dans toute sa largeur le territoire des Etats-Unis, elle les conduit à San Francisco, par les routes américaines, tellement mauvaises, qu'on peut les dire pour ainsi dire inexistantes. La traversée des Montagnes Rocheuses, en particulier, sera, pour eux, un obstacle presque infranchissable. Il faut se figurer, en effet, que cette arête qui fait comme la colonne dorsale des deux Amériques, sous des noms variés, depuis le Prince of Wales Cape à la pointe de l'Alaska, jusqu'au cap Froward, à l'extrémité Sud de la Patagonie, s'élève à la hauteur des Alpes et que les cols y sont particulièrement hauts. Si l'on en juge par les difficultés qu'ils ont rencontrées, dès les premiers jours, dans les plaines de l'Indiana, on peut affirmer qu'ils se résoudront, comme il en a été question, à prendre le train à Ogden jusqu'au Pacifique. C'est qu'il faut, en outre, se hâter, car, si les voitures arrivent en Sibérie une fois le dégel commencé, il est trop tard. C'est une nappe d'eau continue qui recouvre le steppe et il ne faut pas songer à s'y aventurer. Or, de New-York à San Francisco, il y a 5.330 kilomètres et quinze jours ont été nécessaires pour couvrir les 1.600 qui séparent New-York de Chicago.

Un premier bateau les mènera à Seattle, dernière ville américaine, vers le Nord-Ouest. Ce voyage de 1.600 kilomètres sera fait en trois jours. Un second les amènera en cinq jours à Valdez (1.840 kilomètres), sur la côte sud de l'Alaska.

Ils pénètreront dans l'intérieur des terres vers le Nord jusqu'à Tanana, sur le Yukon, descendront ce fleuve jusqu'à son embouchure, à Unalakleek, prendront la mer gelée jusqu'à Nome City, Port Clarence. Cette traversée de l'Alaska mesure 4.850 kilomètres. Ils passeront en barge le détroit de Behring et... il ne leur restera plus à traverser que l'Asie et l'Europe, soit 15.000 kilomètres ! C'est d'ailleurs là qu'ils rencontreront la partie la plus dure et la plus périlleuse du voyage, la partie de la Sibérie qui va de East Cape à Iakoutsk. Le premier projet, dû au capitaine Hansen, comportait le passage sur la glace de l'Océan Arctique, jusqu'à l'embouchure de la Léna et la remonte de ce fleuve. Il a été abandonné. Les concurrents descendront vers le Sud jusqu'à l'embouchure de l'Anadyr, dont ils remonteront le cours pour aboutir à Nijne Kolymsk !

Quand seront-ils à Paris ?

M. V.

RÉUNIONS D'OBSTACLES

Le Prix du Vermandois, à Saint-Ouen (haies, 2.800 mètres). (29 février.)

Bola mené de bout en bout, et, n'ayant jamais été menacé sérieusement, s'est comporté avec docilité. Il avait manifestement course gagnée à l'entrée de la ligne droite et prenait quatre longueurs à Numismate, qui finissait second.

La température a été détestable : averses de grêle, tempêtes de neige ✍ Dimanche dernier, à Auteuil, on aurait pu se croire transporté en Russie à une réunion de courses ✍ Deux épreuves importantes nous montrent deux vainqueurs impressionnants : Adonis II et Pharaon ✍ La course de Carnaval ✍ ✍ ✍ ✍

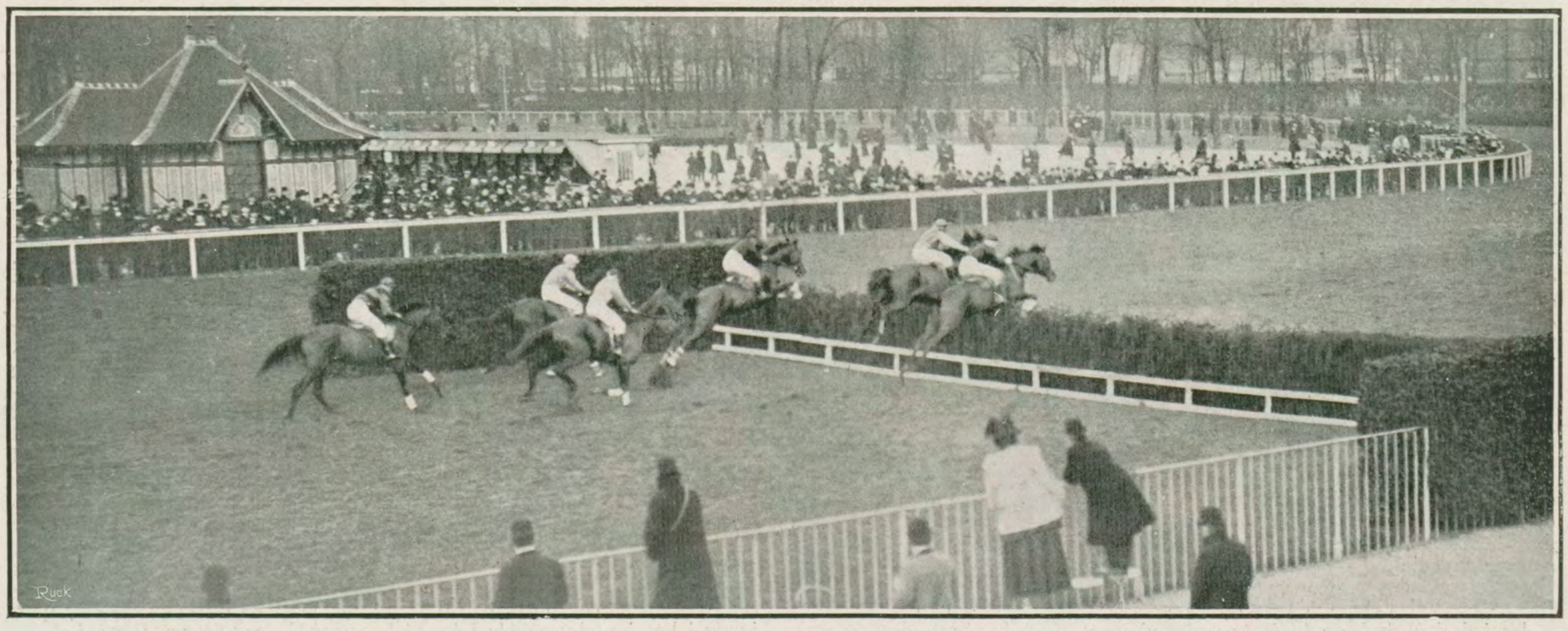
La fin du mois de février et les débuts du mois de mars ont été marqués par une température affreuse : vent, pluie, neige, rien n'y manquait. Si cela peut nous consoler de penser que nous ne sommes pas les seuls à être éprouvés, disons tout de suite qu'en Angleterre la réunion d'Haydock Park a dû être annulée et qu'en Belgique, il a été impossible de courir dimanche dernier à Groenendael.

Malgré cette restriction, les courses sont très intéressantes ; les hippodromes d'Enghien et de Saint-Ouen ont fait leur réouverture, apportant un nouvel élément d'attraits ; peu de jours nous séparent du début des performers en plat; bref, tout irait pour le mieux, si le printemps voulait bien commencer à faire pressentir sa venue.

Le Prix de l'Aisne (steeple, 4.100 mètres).

Dans la dernière partie du parcours, le Prix de l'Aisne s'est réduit à un match entre Master Bob II et Dandolo. C'est le premier qui a gagné.

Les candidats sérieux de la spécialité des obstacles effectuent peu à peu leur rentrée. Ils reprennent contact avec le public. C'est ainsi qu'Adonis II a reparu dans une course de haies trois jours avant d'affronter victorieusement le parcours du steeple dans le Prix Finot. Cet Adonis s'était classé à trois ans comme l'un des meilleurs de sa génération ; il avait terminé son année par une série de quatre victoires consécutives sur les gros obstacles. La course qu'il a fournie dans le Prix Finot semble prouver qu'il n'a rien perdu de sa qualité ; il a mené le train à sa guise, ne se laissant dépasser par aucun de ses concurrents ; puis, il a démarré au moment



Le Prix Courcolet (haies, 3.700 mètres).

Samuelo était le grand favori du Prix Courcolet, mais il a disparu complètement avant la fin du premier tour. Au château, Pharaon survenait et prenait le commandement, pour gagner par six longueurs, devant Journaliste.

Un passage du Prix Finot (steeple, 3.500 mètres).

Adonis II a mené toute la course. Autant qu'il a été permis de s'en rendre compte au milieu des bourrasques de neige, Clouet, Rosita III et Hayashi l'ont suivi jusqu'à l'arrivée.

où il a voulu, gagnant de dix longueurs. C'est là certainement la performance d'un bon cheval. Derrière lui, Clouet et Rosita III se sont très bien comportés.

L'autre épreuve intéressante de la semaine a été le Prix Courcolet, course de haies de 3.700 mètres, disputée samedi dernier à Saint-Ouen. Samuelo, qui venait de se couvrir de gloire à Auteuil, y fit une piteuse exhibition : il n'a pas dû donner sa mesure et il ne pourra probablement pas la donner d'ici quelque temps, car il est rentré très éprouvé. Par contre, Génia et Henri IV se sont montrés très en progrès ; enfin, Journaliste a fourni une performance remarquable en prenant la seconde place sous le poids de 75 kilos. Quant au gagnant, Pharaon, il s'annonce comme un cheval de premier ordre : le style de sa victoire a été réellement impressionnant.

Trois épreuves de la réunion sont échues à l'écurie Liénart ; l'une d'elles, celle de Salute, a été dure à décrocher et l'honneur en revient en grande partie à Alec Carter. La même journée nous a permis d'applaudir au succès des couleurs sympathiques de M. de Romanet ; vigoureusement monté par Defeyer, Grand Mistral s'est adjugé une victoire qui semblait bien compromise.

René Riondet.

L'Arrivée du Prix de Tananarive (steeple militaire, 3 500 mètres).

Dans la ligne droite, Cythère II semblait gagner, lorsque sur la fin, Savarin survenait très fort et la battait de trois quarts de longueur.

Une arrivée dans la neige. Le Prix Finot. (Auteuil, 1er mars.)

Dans la ligne droite Adonis II, à M. Gaston-Dreyfus (J. Bartholomew), augmentait son avance sur ses adversaires et Clouet devait se contenter, à dix longueurs, de la seconde place, devant Rosita III, à dix longueurs.

LES PROCHAINS JEUX OLYMPIQUES

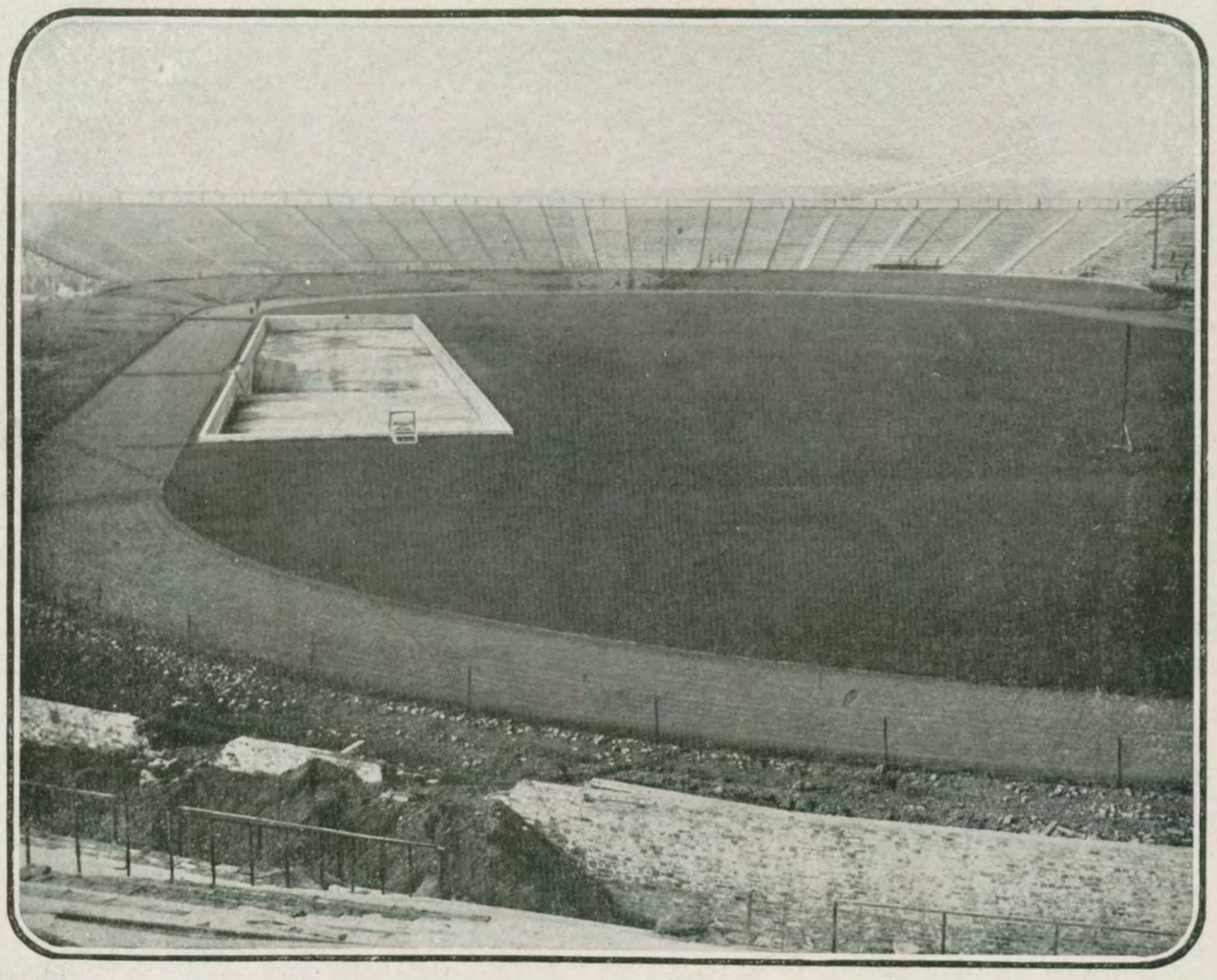
Les Olympiades modernes — Le Stade de Londres — Discussions et athlétisme — L'art moderne en échec

Les Jeux olympiques avaient jadis, aux jours heureux où chantait Pindare, un grand retentissement. La lutte entre athlètes y était vive. Il est probable qu'il en sera de même à Londres, où vont se tenir les assises de la prochaine Olympiade.

Mais il est douteux qu'une des prochaines compétitions que nous y verrons suscite un acharnement comparable à celui qui mit aux prises, à cette occasion, les divers pontifes du sport français. Le trophée qu'ils se disputaient n'était même pas une couronne de laurier, mais bien l'en-tête des feuilles d'engagement. Pour obtenir qu'il soit à leur convenance, ces valeureux athlètes se livrèrent de terribles combats, qui, pour être oratoires, n'en furent pas moins émouvants. Si âpre fut la lutte, que les concurrents finirent tous *dead-heat*, ce qui fait que chacun d'eux put enregistrer une grande victoire, et que leur entente finale assure un bel élan à notre participation.

Nous célébrerons donc l'Olympiade, comme il convient, en envoyant à Londres, au printemps prochain, nos meilleurs athlètes, comme nous l'avons fait, il y a deux ans, à l'Olympiade d'Athènes. Car nous avons à présent une Olympiade tous les deux ans, ce qui affirme, d'une façon indiscutable, notre supériorité sur les vieux Hellènes. Le progrès aidant, nous finirons bien par en avoir une chaque année; mais il ne faut pas anticiper sur l'avenir.

Les manifestations athlétiques qu'on nous promet se dérouleront d'avril à septembre et comporteront des épreuves de tous les sports, de ceux qui sont mécaniques et de ceux qui ne le sont point. Elles se feront sur des pistes appropriés, autodromes, vélodromes, courts de tennis. Mais toutes celles qui pourront y figurer se tiendront dans l'admirable Stade que le Comité olympique anglais fait édifier en ce moment.



La piste et les gradins.

Le Stade des Jeux olympiques de Londres sera certainement le plus beau qui ait été établi jusqu'ici. Très vaste et entouré de gradins fort bien installés, une foule colossale pourra y prendre place.

Ce Stade sera construit sur le modèle du Stade d'Athènes, mais l'arène en sera aménagée comme il convient à une formidable compétition où tous les sports seront représentés. Tout ce qui peut décemment tenir dans un stade sera réuni dans celui-là. Et l'on y disputera même des épreuves de natation, dans une piscine creusée sur l'un des côtés.

La première pierre de cette belle construction a été posée en grande cérémonie et l'édifice est aujourd'hui en bonne voie d'achèvement.

Tandis que nous discutions sur la délicate question de savoir si nous prendrions part ou non aux jeux olympiques de Londres, des donateurs munificents songeaient déjà à en doter les principales épreuves. Et nous savons que de magnifiques objets d'art seront offerts de toutes parts aux athlètes vainqueurs.

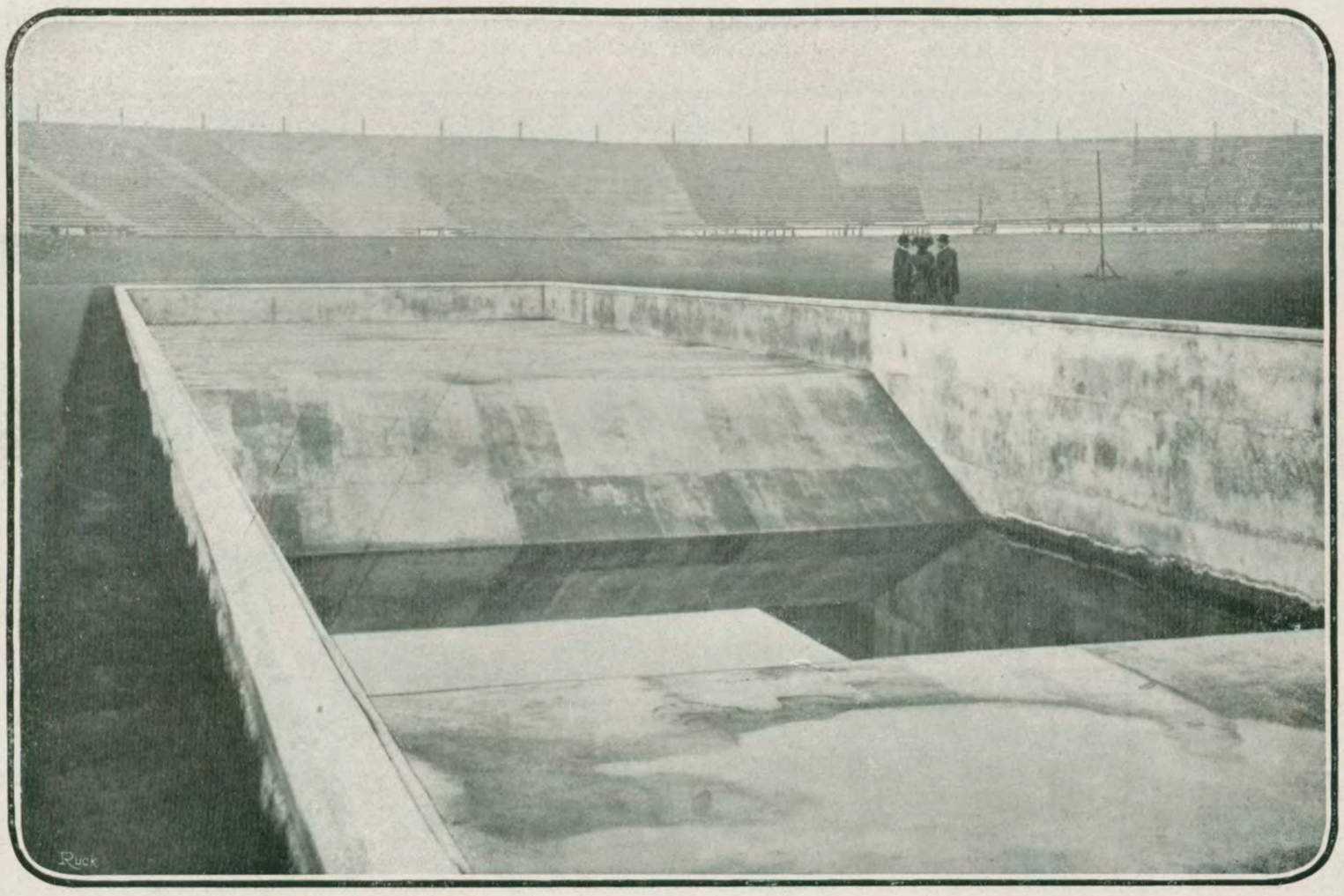
C'est bien là un signe des temps. Jadis, on donnait au vainqueur une couronne de laurier, plus précieuse pour lui que les plus riches présents. Nous admirons fort ce désintéressement. Mais nous n'avons pour lui, à vrai dire, qu'une admiration artistique. Nous nous gardons bien de vouloir l'imposer à nos athlètes d'aujourd'hui. Et comme nous avons raison ! Nous n'avons affaire qu'à des amateurs, c'est entendu. Mais, même dans l'amateurisme le plus pur, nous conservons, à présent, une certaine rapacité. Même sans avoir l'intention de vendre les objets d'art que nous gagnons, nous aimons à gagner des objets de valeur. Il est curieux de constater combien le prix vraiment exagéré de la vie actuelle influe sur nos manifestations les plus désintéressées en apparence.

Mais enfin, peut-on en vouloir aux athlètes de désirer conserver comme souvenir de leurs performances des prix un peu plus intéressants que de vulgaires diplômes ?

Ces prix, qui déjà sont proposés à notre admiration et à notre convoitise, offerts par le comte de Brunetta d'Usseaux et autres généreux donateurs, sont surtout des copies de l'antique, celle, entre autres, d'un admirable vase conservé au British Museum.

Et n'est-il pas un peu humiliant de penser que notre art moderne se reconnaît à peu près incapable de glorifier nos athlètes, rénovateurs de la beauté antique ?

FERNAND BIDAULT.



La piscine.

La piscine où se disputeront les épreuves de natation est déjà terminée. On remarquera sur le cliché la partie plus profonde, destinée aux épreuves de plongeon.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons a levé un voile sur les agissements des saltimbanques en racontant l'histoire du nègre de la foire de Monteti. Ce nègre était l'attraction sensationnelle de la troupe. Robin en avait un en vue, qui ne savait d'ailleurs pas lutter, et qui, au dernier moment a fait faux-bond. Il a été obligé de le remplacer par un vulgaire blanc qu'il a fait noircir. Mais pour comble de malheur, la pluie se met à tomber : horreur ! le noir va déteindre. Comment dissimuler le subterfuge aux spectateurs ?

Il avait transporté ses pénates dans une petite ruelle de Montmartre, « l'avenue des Tilleuls. »

Le public s'était engouffré sans sourciller, sans maugréer contre la pluie dans les arènes. Quelle recette ! Quelle mine d'or c'était pour les banquistes, que cette journée de fête à Monteti !

En somme, les choses ne s'arrangeaient pas trop mal ; bien docile, l'homme de peine que nous avions noirci jouait admirablement son rôle.

Malheureusement, papa Robin faillit tout gâter d'une parole imprudente.

— Mesdames et Messieurs, dit-il, tous nos champions ayant trouvé des adversaires, Ali-Sidi ne luttera pas à cette séance. Il eût voulu déchaîner la tempête, qu'il n'eût pas eu d'autre phrase à choisir.

Un tolle général envahit la baraque : « Le « nègre »! le « nègre! » luttera ! luttera pas! » Ce fut un vacarme infernal; Robin, installé au milieu de l'arène, battait l'air de gestes désespérés, hurlant, tapant du pied, réclamant le silence. Peine perdue. Une accalmie se produisit. Fatigués de crier, les Montetitiens se turent. Papa Robin saisit cette occasion, et, désireux de ne pas compromettre les recettes futures:

— Mesdames et Messieurs, proclama-t-il, moi Robin, je n'ai jamais rien refusé aux amateurs lesquels me font l'honneur de venir chez moi. Ali-Sidi est plus dangereux aujourd'hui que jamais. Il se calme généralement vers les quatre heures de l'après-midi, et il n'en est que trois ! Mais peu importe, il luttera à cette séance, et son adversaire, savez-vous qui qu'ça s'ra !-? Non. Eh bien, ce sera moi, moi Robin, champion de Paris. C'est'y ça que vous vouliez ?

F.....z un gant pour moi à Ali.

Ah ! combien cette décision spontanée impressionna le Tout-Monteti sportif et mondain réuni dans la baraque ! Jamais public n'avait été secoué, enlevé d'enthousiasme avec autant d'à-propos.

Ce Robin, ah ! il l'avait le génie de la banque, celui-là !

Seul, à l'écart, immuablement planté sous son parapluie duquel il ne se serait pas séparé pour un empire, le pseudo-nègre attendait placidement les ordres. Et la séance se poursuivit. Les indigènes des localités environnantes qui étaient accourus à Monteti goûtèrent, avec intérêt certes, les premières rencontres. Mais c'était égal, on sentait que leur enthousiasme surchauffé dans l'attente du lutteur noir qu'ils ne se lassaient pas de regarder à la dérobée, allait éclater brusquement lorsque Sidi Ali roulerait à son tour sur le tapis.

Enfin, le moment tant attendu arriva. Un grand silence se fit dans l'arène et Robin, dépouillé de son peplum, nu jusques à la ceinture, se campa vigoureusement au beau milieu de la piste.

— Avance un peu ici, mal blanchi, fit-il au nègre, j'vas t'en mettre un coup.

Devaux fit avancer Ali qui commençait à ne pas être rassuré du tout. Son passage au noir ne l'avait pas intimidé — il était commis à Boissy chez un marchand de couleurs et la peinture, ça le connaissait — mais il était un peu plus inquiet sur le sort que réservait Robin à sa pauvre carcasse, dût-il même dans sa nouvelle fonction être traité avec tous les égards auxquels son inexpérience avait droit.

Timide, hésitant et gauche, il fut se mettre en garde avec l'enthousiasme du pauvre chien battu qui exécute des cabrioles sous la menace du fouet.

Ah ! il l'avait bien l'allure terrible du sauvage indomptable, rebelle à toute civilisation, dont Robin avait fait un épouvantail au candide municipe aussi crédule que curieux !

Sur un geste courroucé de son adversaire, il esquissa une sommaire mise en garde. Sans plus tarder, Robin attaqua, ou plus exactement fit feinte d'attaquer, car presque immédiatement on le vit reculer, terrorisé,

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

médusé par la peur. Décidément, le lutteur noir devait être un être affreusement dangereux ; et quelle dose d'héroïsme il fallait avoir en soi, pour oser en approcher !

— Tu es sûr qu'il ne va pas déteindre, demanda Robin à Alphonse Henry, qui passait près de lui.

Et, sans même attendre la réponse, il fonça sur le noir qui bousculé, balancé, ne sachant pas d'où lui venait ce tourbillon humain, et ne cherchant d'ailleurs pas à le savoir, s'effondra sur le tapis, toujours tenu par Robin qui ne lâchait pas prise.

O spectacle puissamment athlétique et admirablement impressionnant ! Tandis qu'Ali, allongé, bien en équilibre sur le côté, se débattait, Robin faisait des efforts désespérés pour empêcher le noir d'aller sur le dos, car il fallait à tout prix prolonger la rencontre. Il multipliait les prises de bras, les ceintures de côté à terre, animant, vivifiant cette superbe partie à la « colle » qui tenait angoissés les indigènes de Boissy Saint-Léger et autres lieux, accourus à Monteti.

Et la lutte se poursuivait palpitante, indécise ; le mal blanchi, qui avait repris confiance, essayait gaillardement de faire sa petite partie dans cette compétition où il sentait bien qu'il n'avait rien à risquer.

Cette fois, la cause était gagnée et bien gagnée pour les arènes athlétiques Robin! Qui donc oserait l'an prochain venir les mettre en concurrence pour la foire de Monteti, après l'admirable séance qu'elles étaient en train d'offrir aux populations ébaubies !

Soudain, un cri de douleur déchira l'air :

— Ah ! la vache !

Robin venait spontanément de lâcher prise. La main portée à son épaule gauche, les traits contractés par la douleur, il se releva péniblement. Ali, hébété, tel un dormeur qui s'éveille sur son rêve inachevé, Ali restait momifié, sans comprendre un traître mot de ce que cela voulait dire.

Nous nous précipitâmes vers Robin.

— Eloignez-le, la fripouille, éloignez-le que j'vous dis ou j'vas l'crever, hurla-t-il. C'fumier-là m'a mordu jusqu'au sang.

Le public commençait déjà à s'ameuter. Le noir allait passer un vilain quart d'heure.

Comme nous insistions pour voir la blessure de Robin.

— Fermez-la donc, bon sang de bon sang, sentez donc pas qu'c'est pour la frime, c'bougre-là y m'déteint dans les mains, faut l'faire calter dare dare, sans ça nous sommes faits et comment.

Et, hurlant plus fort, sous la douleur imaginaire, mais grandissante par nécessité :

— Débine-toi, que j'te dis, débine-toi, sans ça j'vois que j'fais un malheur.

Nous fîmes s'éclipser Ali et il n'en fut plus question de toute la journée.

— Voyez, m'sieu le conseiller — disait Robin à l'adjoint qui était venu prendre de ses nouvelles le soir pendant que nous démontions la baraque — voyez, si je n'vous avais pas arrêté c'tantôt, eh bien, c'était vous qu'on ramenait à la taule avec une épaule bouffée. J'vous l'avais dit, je l'sentais.

TROISIÈME PARTIE

I

Je ne veux point abuser des souvenirs et des anecdotes desquels j'ai conservé souvenance et qui égayèrent ou attristèrent ma carrière de lutteur. En vingt ans, on a le temps d'en voir de toutes les couleurs dans notre vie spéciale faite de beaucoup d'imprévu, encore qu'elle soit, comme bien d'autres existences d'ailleurs, un éternel recommencement.

En entamant la troisième partie de ces mémoires, un peu décousus peut-être, je rentre dans une époque beaucoup plus moderne de l'histoire de la lutte. Les faits que je vais rapporter sont connus du public, pour la plupart tout au moins ; les feuilles spéciales sportives qui paraissent depuis une quinzaine d'années ont sorti la lutte et le monde des lutteurs de l'obscurité où ils se trouvaient encore il y a douze ans.

Et si je cause brièvement d'une période de ma vie plus intéressante pour moi, mais infiniment moins pittoresque, on voudra bien excuser cette sobriété. Elle s'explique : je pense que l'on juge plus sainement les choses et les gens avec le recul du temps ; je préfère attendre que d'émettre dès aujourd'hui des opinions que l'on pourrait croire, à tort, définitives.

Et puis, la lutte, telle qu'elle était autrefois, comparée à ce qu'elle est aujourd'hui permet de dire que le présent est loin de rappeler le passé dans notre profession.

Il fonça sur le noir qui s'effondra sur le tapis.

Un moment vint où j'en eus assez du métier de banquiste. Travailler à droite, travailler à gauche, finit par me paraître insupportable. Cette vie bohème du lutteur forain m'excédait, j'éprouvai bientôt le besoin de me fixer, où, comment, je n'en savais trop rien.

Une occasion exceptionnelle se présenta, j'eus la chance de ne point la laisser échapper. Joigneret avait quitté son sous-sol de la rue de Mazagran, il avait transporté ses pénates dans une petite ruelle de Montmartre — l'avenue des Tilleuls — et la clientèle d'athlètes qui fréquentait chez lui, à deux pas du boulevard, l'avait suivi sur la Butte.

Ce pauvre Joigneret éprouvait alors un sentiment diamétralement opposé au mien. La vie libre, hasardeuse, imprévue l'attirait ; son métier de directeur de gymnase, qui l'attachait du matin au soir à l'établissement qu'il avait fondé, lui paraissait insupportable. La vie sédentaire l'exaspérait au dernier degré.

Je pris donc la suite de Joigneret de qui j'achetai le « fonds de commerce ». Car, enfin, j'allais m'établir « commerçant », commerçant d'un ordre un peu spécial soit, mais commerçant tout de même ! Il me sembla — ô naïveté bien excusable — que je devenais *quelqu'un* dès que je fus chez moi. A mes propres yeux, je cessai d'être le nomade que les hasards de la vie poussent, au gré de leur fantaisie, aux quatre points cardinaux. Sans chercher à préciser ce que ma nouvelle condition sociale pouvait avoir de supérieur à l'ancienne, j'avais l'intime intuition que je me transmuais en un autre homme.

Aussi bien, pour qu'aucun doute ne fût possible, je donnai à mon gymnase athlétique son estampille nouvelle et définitive et les modestes arènes athlétiques de l'avenue des Tilleuls devinrent le « gymnase Pons ». J'ai conservé de ce petit coin où s'écoulèrent quelques bonnes années de ma vie, un très doux souvenir, et l'avouerai-je, si la fortune m'a souri depuis que je l'ai quitté, elle n'a point su me faire oublier les moments heureux que j'y ai vécus. J'avoue bien humblement, mais sans honte aucune, que lorsque j'appris que mon gymnase allait disparaître en même temps que les vieilles bâtisses décrépites qui l'entouraient, j'eus un serrement de cœur. Il me sembla que, malgré le bien-être qui s'était glissé dans mon existence depuis que je l'avais quitté, c'était quelque chose comme un peu de ma vie qui mourait avant moi.

Ah ! que j'ai donc appris à connaître les hommes dans ces modestes arènes connues des seuls initiés, ignorées de la foule, bien qu'elles fussent situées à deux pas d'une des rues les plus passantes, les plus remuantes du vieux Montmartre ; la rue Lepic.

Si je dois à mon gymnase de m'avoir aidé à vivoter, il me faut aussi reconnaître qu'il fut pour moi une merveilleuse école d'entraînement et d'observation. C'est le cas de dire que j'étais perpétuellement sur le terrain de manœuvre où, journellement, mes camarades venaient me rejoindre pour travailler. Le gymnase Pons devint vite quelque chose comme le Conservatoire de la lutte. (Je souris, en y songeant, de cette définition, mais ceux qui ont connu la simplicité du lieu savent que j'agis sans prétention aucune en faisant cette comparaison.) Il faut reconnaître que c'est un rude atout pour un professionnel d'avoir sans cesse à sa disposition des adversaires fins lutteurs pour s'entraîner.

Lorsque, tout à l'heure, j'ai prononcé les mots d' « école d'observation » je ne croyais pas si bien dire. Ils traduisent bien ma pensée et peuvent se préciser brièvement. Lutter pour son propre compte avec des adversaires sans cesse renouvelés, c'est parfait, c'est un merveilleux entraînement au point de vue physique, comme à celui de la variété des tactiques que l'on doit s'assimiler. Mais observer, critiquer mentalement la manière de faire d'hommes habiles en leur sport, analyser après de longues observations ce que leur travail a de bon ou de mauvais — ou simplement semble avoir de bon ou de mauvais — est une des meilleures choses que je sache pour développer chez l'individu ce qu'il doit mettre au service des moyens physiques que la nature lui a donnés : l'intelligence de la lutte.

(A suivre.) PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.